VISIT…

LANZAROTE
Caliente.COM



BIKE magazine



GRÁTIS | GUIA DE MECÂNICA (VOLUME 1)

GRANDE ENTREVISTA
David Rosa
"QUERO CHEGAR AO FIM COM A CONSCIÊNCIA DE QUE DEI TUDO O QUE PODIA TER DADO"

TESTES
SPECIALIZED FUSE
BERG VERTEX 50
BH ULTIMATE RC 27,5 8.9

COMPETIÇÃO
MANTEIGAS INTERNATIONAL MARATHON
Tiago Ferreira passa a número 1 do Mundo

EXCLUSIVO NACIONAL
NOVIDADES 2016
SPECIALIZED E MONDRAKER

NOVA
SCOTT
GENIUS 700 TUNED PLUS
PURA DIVERSÃO



AVENTURA
GRONELÂNDIA
Uma expedição ártica

RAID TERRAS DO MATO | MARATONA DE TÁBUA | ROTA DO BACALHAU

BIKE TEAM

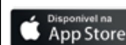
ESCOLA BIKE
15 ERROS A EVITAR DURANTE A PRÁTICA DE BTT

SEGURANÇA
APRENDE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO

MENSAL
julho 2015
PVP continente 3,95€
5 601753 001303 00220



Acompanha-nos no facebook






PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com


PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com





Diretor
CARLOS ALMEIDA PINTO
cpinto@motorpress.pt

Jornalistas
Pedro Pires ppires@motorpress.pt,
Fernando Lebre flebre@motorpress.pt

Colaborações Gonçalo Ramalho, Nuno Amaral, Nuno Machado, Renato Hernandez, Sónia Lopes, Tiago Aragão, Pedro Maia e Luís Lopes

Redação
bikemagazine@motorpress.pt
mail.bikemagazine@gmail.com
Rua Policarpo Anjos, nº 4, telefone: 214 154 500
1495-742 CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO

Arte
Coordenador Miguel Félix
Filipa Ferreira, Filipa Fonseca, Joana Prudêncio, Marina Gonçalves, Miguel Ferreira, Teresa Cohen

Fotografia João Carlos Oliveira, Rui Botas e Pedro Lopes



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente
VOLKER BREID

Vice-Presidente e Administrador-Delegado
JOÃO FERREIRA

Vogal
NORBERT LEHMANN

Diretora-Geral Comercial
CECÍLIA PINA PRATA

Publicidade
Coordenador Ricardo Marques
rmarques@motorpress.pt

Marketing
José Clemente, Maria Teresa Gomes, Vera Santos
Tel: 21 415 45 80

Assinaturas e edições atrasadas: Sara Tomás
Tel: 21 415 45 50 **Fax:** 21 415 45 01
assinaturas@motorpress.pt

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
Presidents: Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs: Volker Breid / Henry Allgaier
Director Product Development: Robert Wiljan
Business, Development & Strategy / Licensing: Alexander Teutsch

Edição, Redação e Administração
Motor Press Lisboa, Edição e Distribuição, S.A., Rua Policarpo Anjos, nº 4,1495-742 CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO com o Capital Social de 250 000 Euros, registado no Registo Comercial de Cascais sob o nº 08613, contribuinte nº 502 561 408, Tel. 21 415 4500 Fax 21 415 4501. Publicação registada na Entidade Reguladora para a Comunicação Social sob o nº 116 699. Propriedade – Motor Press Ibérica, S.A. e Cruz Quebrada Media S.A.

Impressão: Sogapal S.A., Queluz de Baixo.
Depósito Legal nº 56041-92.

Distribuição: Urbanos Press - Rua 1º de Maio, Centro Empresarial da Granja, 2525-572 Vialonga

Edição escrita ao abrigo do novo acordo ortográfico

Membro ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE IMPRENSA

EDITORIAL

CARLOS PINTO DIRETOR



Recentemente recebi um comunicado de imprensa da Pinarello dando conta da detenção de dois cidadãos espanhóis devido à contrafação de material de ciclismo. A detenção deu-se após uma investigação que provou a importação de quadros de origem asiática sem serem das fábricas originais (Pinarello, Cervélo e Specialized), a colocação de autocolantes (como se fossem produtos registados), a promoção (nas redes sociais e sites) e a venda (tanto em lojas físicas como através de venda direta). Tanto a Interpol, como a P.J. e mesmo as agências de controlo alfandegário estão cientes de um tipo de crime que se alarga ao vestuário de ciclismo e a peças. Quem adquire este tipo de produtos muitas vezes não se apercebe do que compra. Estão registados acidentes, resultantes de quebras destes quadros, forquetas ou rodas. No caso do vestuário, o comprador pode ser afetado com infeções urinárias (por o almofadado não ter proteção antibacteriana), assaduras e micro lesões no períneo, testículos e massas moles. Todos estes produtos, como não possuem garantia nem são produzidos consoante as regras de segurança europeias nem passam um controlo de qualidade, alimentam a economia paralela, em que meia dúzia de pessoas ganham somas avultadas sem prestar contas ao fisco, muito menos ao seu cliente, caso algo ocorra. No facebook existem páginas de supostos produtos deste tipo. E alguns vendidos por pessoas que consideramos "honestas". Mas até onde vai a honestidade de alguém quando sabemos que o princípio é errado? A propriedade intelectual e industrial está protegida por lei e ninguém gosta que alguém a utilize sem autorização ou que ganhe dinheiro através do nosso esforço. Devemos pensar antes de alimentarmos este mercado paralelo. Pensa nisto.

ESTATUTO EDITORIAL

1.A Bike Magazine é uma revista mensal de informação geral, especializada e informativa, que foca temas relacionados com bicicletas, seus utilizadores e actividade física ao ar livre editada pela Motorpress Lisboa SA. A Bike Magazine integra no seu conteúdo editorial toda a actualidade sobre bicicletas, incluindo novos lançamentos no mercado, ensaios, testes e comparativos, aconselhando o público sobre o mercado actual e sobre futuros modelos que possam surgir nos tempos próximos. Para além desta actividade são publicados com grande destaque artigos que são de utilidade não só para o utilizador de bicicleta como para o público em geral, nomeadamente no que respeita à indústria, ao comércio, à economia e à ecologia, para além de conselhos ao utilizador da bicicleta com o objectivo de facilitar as decisões, especialmente em termos económicos e também conselhos e orientações para a prática de actividades físicas ao ar livre, desde planos de treino à alimentação. A Bike Magazine tem também como missão apoiar a actividade desportiva nacional nas suas mais diversas modalidades, assim como os riders e equipas portuguesas que correm no estrangeiro e que defendem a imagem de Portugal no Mundo. A acrescentar, a Bike Magazine ajuda de uma forma clara os utilizadores de bicicleta a fazerem turismo no País publicando roteiros, trilhos e informações de trajectos de viagem, promovendo assim as diversas regiões de Portugal.

2.A Bike Magazine dirige-se ao grande público interessado e utilizador sobre tudo o que esteja relacionado com o fenómeno das bicicletas e actividade física relacionada nas suas mais diversas vertentes. É elaborada e impressa com o objectivo de servir de apoio informativo a todas as pessoas que pretendem comprar ou trocar bicicleta, quer nova quer usada, como suporte de informação opinativa e globalizante para todos aqueles que se interessam por bicicletas e que a utilizam para se manter em boa forma física ou simplesmente para passear. A informação da Bike Magazine é isenta, independente e objectiva, pautando-se pelo estrito respeito pelas regras deontológicas do jornalismo e pela demais legislação vigente que lhe seja aplicável. As colunas de opinião são devidamente identificadas e não expressam necessariamente a posição da Bike Magazine, vinculando apenas o seu autor.

3.A Bike Magazine tem como preocupação, de uma forma geral, esclarecer e ajudar os seus leitores, adoptando para o efeito uma linguagem clara, não exaustivamente técnica mas sempre com a tónica de opinar no sentido de ajudar o leitor. Na abordagem das temáticas mais técnicas, a Bike Magazine tem a preocupação de as tornar acessíveis ao leitor comum, sem deixar de aprofundar, tanto quanto possível, a matéria em causa.

4.A Bike Magazine dá relevo, nas suas páginas, a todos os assuntos que de acordo com o critério estritamente jornalístico da respectiva direcção, possam interessar aos seus leitores e público em geral.

A Direção

SUMÁRIO

Edição de JULHO

ATUALIDADE
03 Staff
04 Sumário
06 Noticiário

APRESENTAÇÕES INTERNACIONAIS
20 Specialized
24 Scott
28 Mondraker

ZONA DE TESTES
32 Teste Specialized Fuse
36 Teste Berg Vertex 50
40 Teste BH Ultimate RC 27,5 8.9
44 TNT Câmara Gopro Hero 4 Silver
45 TNT Luz Knog Blinder 4
46 TNT Sapatos B´Twin BTT 500 e capacete Louis Garneau Edge
47 TNT Jersey Berg Vertex Pro

GUIA DE LOJAS
48 Lojas nacionais

ZONA DE EVASÃO
50 Noticiário e agenda
51 Bike Team - Parceiros e eventos

EVENTOS BIKE TEAM
56 Ferrobico
60 MK Makinas
64 Rota do Bacalhau

SEGURANÇA
68 Regras de circulação na estrada

AVENTURA
72 Gronelândia

GRANDE ENTREVISTA
78 David Rosa

COMPETIÇÃO
84 Manteigas International Marathon
90 Um dia com Ruben Martins
96 Noticiário de Competição

ESCOLA BIKE
88 Erros a evitar durante a prática de BTT

TESTES

32
Specialized Fuse



TNT
GOPRO
44

Testámos em JULHO

Fomos a primeira revista em território nacional a testar a nova Gopro 4 Silver. Será esta a melhor câmara de filmar do mercado? Lê o teste e descobre!

Cacifo Biciway

OCENÁRIO EQUIPADO



O Oceanário de Lisboa acaba de disponibilizar ao público sete cacifos inovadores e seguros para guardar bicicletas. A partir de agora, quem se deslocar a este ex-libris da cidade de Lisboa, poderá deixar as suas amigas de duas rodas bem entregues e seguras nos cacifos Biciway instalados para o efeito.
Estes cacifos são uma solução inovadora, desenvolvida e patenteada pela empresa portuguesa Biciway e consistem em módulos triangulares para guardar uma bicicleta. Como todos nós bem sabemos, a bicicleta é um meio de transporte sustentável e cada vez mais utilizado como forma de transporte, por este motivo o Oceanário, no seguimento do cumprimento da sua missão ambiental, não poderia deixar de cativar quem o pretende visitar utilizando este meio não poluente. Estes cacifos podem ser utilizados gratuitamente com o sistema de moeda para soltar uma chave que abre a porta e permite guardar a bicicleta. Depois de recolocada a chave, a moeda é devolvida ao utilizador. Para segurança adicional, cada cacifo dispõe de um cabo para prender um cadeado para segurança extra.



COLEÇÃO KTM

VESTUÁRIO PARA TODAS AS OCASIÕES

Não é por o verão já ter chegado que podemos deixar de parte todos os agasalhos.
Para as manhãs mais frias ou para aquela travessia nos Alpes que planeaste para agosto, o colete e corta-vento KTM vão proteger-te da intempérie.
Fabricadas na fibra RippStop, possuem tiras de material refletor e ocupam muito pouco espaço quando dobrados. O colete custa 39,99 euros, enquanto o casaco com mangas tem um preço de 46,99 euros.
Se queres saber em que lojas podes encontrar estes artigos, contacta a Castanheira e Castanheira através do site castanheiraecastanheira.com.







LIVE LOVE RIDE

PORTUGAL NA RIBALTA

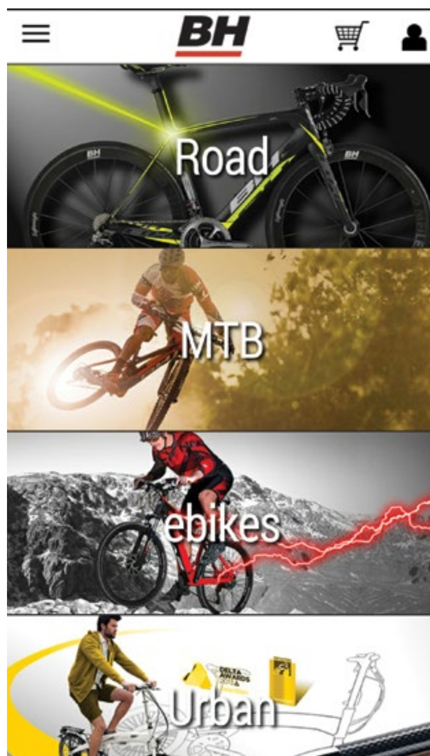
A empresa Live Love Ride Portugal (liveloveride.pt) pretende promover férias de bicicleta em Portugal junto do mercado internacional. Tem uma oferta de turismo ciclável em diversas zonas do país, tais como o Alentejo, Douro, Sintra e Caminhos de Santiago, dirigidas aos verdadeiros amantes da bicicleta, com uma oferta de tours em estrada e em BTT, sempre com bicicletas de qualidade: Scott Addict 20 para a estrada e Scott Spark 930 para BTT. Realizam também pacotes turísticos à volta de grandes eventos de estrada em Portugal, tais como os Skyroad Granfondo. Nós já conhecemos bem o nosso cantinho, mas se queres mostrar aos teus amigos estrangeiros o que de melhor se faz por cá, dá uma vista de olhos no site da Live Love Ride Portugal.



ESTÁ A CHEGAR

SCHWALBE PROCORE

Anunciado o ano passado, o sistema Procore, da Schwalbe, baseia-se numa câmara de ar que se adapta a qualquer pneu tubeless e que permite duas pressões diferentes, reguladas através da mesma válvula. Assim, consegue ter-se um núcleo do pneu rígido, com pressões entre os 4 e os 6 BAR e um exterior com apenas entre 0,8 e 1,5 BAR para aderência e tração acrescidas.
Este sistema está agora em fase de fabrico e está finalmente disponível. Contacta o importador nacional através do site castanheiraecastanheira.pt para saberes em que lojas e a partir de que datas podes adquirir o teu sistema Procore.



SITE BH

NAVEGAÇÃO MÓVEL

A BH Bikes estreia a nova versão móvel do seu site www.bhbikes.com. Adapta-se ao tamanho do ecrã do teu dispositivo móvel para que possas navegar confortavelmente em qualquer lugar. Poderás aceder a toda a informação da versão web como especificações, preços, fotografias e pormenores tecnológicos de uma forma simples e flexível.
A partir do teu dispositivo móvel poderás continuar a comprar online de maneira segura a gama completa de bicicletas BH, para além de todos os acessórios e componentes Louis Garneau. Em breve será também implementada a opção de pagamento via PayPal.



CANFIELD BROTHERS

NOVA EPO

O quadro 29 da EPO distingue-se pelas suas escoras de 414 mm, extremamente curtas para uma 29er. Este quadro está preparado para receber suspensões entre 130 e 140 mm de curso, para uma utilização em All Mountain. Com o tamanho máximo de suspensão recomendado, o ângulo de direção é de 66,8º, enquanto o de selim é de 74,5º.
O top tube mede 578 mm na medida M e 602 na medida L e a distância entre eixos é de, respetivamente, 1149 e 1178 mm.



PRATOS SNV

PRODUTO NACIONAL

A SNV é uma marca de componentes para bicicletas fabricados em Portugal. Na sua gama podes encontrar pratos pedaleiros, roldanas para desviadores, tampas de direção, anilhas espaçadoras e apertos de selim. Esta empresa lançou os seus novos pratos, com um tratamento especial para maior durabilidade e menos atrito, disponíveis com diversos números de dentes.
Se queres comprar estes produtos nacionais vai a snv-cncworks.com ou contacta 969 998 212 ou comercialsnv@gmail.com.



CA CICLISTA
NOVO SEGURO

A CA Seguros, seguradora do Grupo Crédito Agrícola, acaba de lançar o novo seguro CA Ciclista, uma solução de proteção que tem por objetivo proteger os ciclistas de danos pessoais e de danos causados a terceiros, dando assim resposta às exigências sentidas após as mais recentes alterações ao Código da Estrada.
Sob o mote "Pedale ao seu ritmo em segurança", esta solução é disponibilizada em dois tipos de plano: o "MAIS" e o "TOP" que se apresentam com valores de prémios entre os 36 e os 50 euros, respetivamente.
Com capitais máximos distintos, estes dois planos incluem coberturas que vão desde a cobertura por morte ou invalidez permanente às despesas de tratamento e de funeral, responsabilidade civil e proteção jurídica. O CA Ciclista contempla ainda os serviços de assistência à bicicleta e às pessoas e assistência médica e jurídica.
A subscrição deste produto dá acesso a descontos até 20% em compras de equipamento e material desportivo em diversas lojas de desporto com cobertura nacional, acesso a uma rede de unidades hoteleiras a preços convencionados e descontos até 10% em viagens adquiridas em prestador aderente à "Rede de Prestadores Convencionada".
Todas as condições podem ser consultadas em www.creditoagricola.pt e nas cerca de 700 Agências do Crédito Agrícola.

NÚMEROS

500
O número de quilómetros de ciclovias em Amesterdão.

1893
Data dos primeiros Campeonatos do Mundo de Ciclismo de Pista, realizados em Chicago

500.000.000
Número de bicicletas na China



NO ALGARVE

NOVOS AGENTES AUTORIZADOS

A região do Algarve conta agora com dois novos pontos de venda Trek: as lojas AbilioBikes em Tavira e OneBike em Portimão. Uma das lojas mais antigas da região, a AbilioBikes conta com ampla experiência no mercado das bicicletas e também no Rent-a-bike, pelo que o seu espaço disponibiliza agora a gama de modelos Trek e também a linha de produtos Bontrager. Mais recente é a loja OneBike que se situa no barlavento algarvio e que também aposta num serviço de qualidade, apresentando já os modelos de bicicletas mais relevantes da marca Trek.

EXPANSÃO ORBEA

PORTUGAL É ESTRATÉGICO

A Orbea vai expandir a sua capacidade de montagem de bicicletas na fábrica que a marca espanhola possui em Portugal.
Com o objetivo de promover a velocidade do serviço, a flexibilidade e a personalização, a Orbea adquiriu instalações com uma área de 8000 m2. A partir de junho, o fabricante basco deixou de fabricar os seus produtos na sua fábrica em Kunshan, na China.
Estão a chegar novidades da Orbea, espera só pela edição de agosto da BIKE!



PASTILHAS MSC

GAMA ALARGADA

Depois de numerosos testes, a equipa de engenheiros da MSC desenvolveu umas novas pastilhas de travão fabricadas com um composto 60% orgânico e 40% sintético. Segundo a marca, esta receita traz várias vantagens, nomeadamente a ausência de ruídos, a minimização das vibrações, resistências às altas temperaturas e humidade, menor desgaste dos discos e uma maior potência de travagem. Cada jogo de pastilhas custará 8 euros.
Em mscbikes.com podes ver se estão disponíveis para o teu modelo de travões.





EVOC TRAILBUILDER

SEMPRE PREPARADO

A Evoc Trailbuilder é uma caixa de ferramentas para levar às costas para os trilhos. Com uma capacidade de 30 litros, é fabricada em Cordura repelente ao pó e água. As ferramentas para se trabalhar nos trilhos – machado, martelo e motosserra – podem ser fixados nas fitas e na placa traseira. Quando não estão a ser usadas, as fitas podem ser guardadas de forma conveniente e segura.
O preço desta mochila ronda os 200 euros.
Sabe mais em evocsports.com.



DEPUTY SHERIFF

COLEÇÃO TOUCHDOWN

Com a nova coleção Touchdown, a marca suíça de vestuário Deputy Sheriff voltou a apostar nos designs orginais. O jersey é fabricado num tecido funcional, respirável, leve e resistente, recebendo o tratamento Interpower, que favorece a evacuação da humidade. Possui um bolso lateral com fecho. A condizer com o estilo do jersey, a Deputy Sheriff oferece uns calções ligeiros com aplicações elásticas para uma mobilidade acrescida. O interior em rede traz uma almofada para oferecer um conforto superior. As peças da Deputy Sheriff são fabricadas na União Europeia, para que fique assegurada uma produção bem regulamentada e uma melhor distribuição.
Vê a coleção completa em www.deputy-sheriff.eu.



C15 CARVED

NOVO CAMBIUM

A Brooks atualizou o seu selim Cambium, dando-lhe uma característica mais moderna, sem perder o seu estatuto de clássico. O Cambium C15 Carved oferece a mesma durabilidade e conforto que os selins da sua gama, mas apresenta agora um canal para salvaguardar as zonas mais sensíveis quando pedalas. Fabricado em alumínio e borracha vulcanizada, pesa 395g, mede 281 x 140mm e é fabricado em Itália. Conhece melhor a gama Brooks em brooksengland.com.



ION E CONTOUR

PARCERIA DE RESPEITO

As marcas de câmaras de ação iOn e Contour anunciaram que se vão fundir, para enfrentarem o mercado com uma gama mais alargada de opções.
Os dois nomes vão coexistir e enquanto a Contour se vai continuar a focar no mercado de gama alta a organização conjunta vai investir na criação de hardware inovador e software que permita aos utilizadores filmar, editar, armazenar e partilhar vídeos.
A linha de produtos incluirá produtos nas categorias de segurança doméstica, automóvel, polícia, desporto e imagem profissional.

TESTE DE LONGA DURAÇÃO



CANYON STRIVE CF 9.0 RACE

Já foi à guerra e voltou e a única coisa que pediu foi pastilhas de travão novas. Rodas sem empenos, transmissão a funcionar como um Patek Phillipe e suspensões a brilhar (pelo menos as bainhas e pistão) continuam a proporcionar a máxima diversão nos trilhos de Sintra e Jamor. Continuamos a surpreender-nos ao ver que uma bicicleta tão leve possa aguentar tanta pancada sem se queixar.
Seguindo a filosofia do "montar, pedalar e esquecer" já quase nem utilizamos o sistema Shapeshifter. Com o bloqueio das suspensões e o baixo peso esquecemo-nos de que a geometria e o curso também podem ser modificados para se subir melhor.



ORBEA OIZ M10 27,5

Com as coças que a Orbea tem levado, já começamos a ter de prestar mais atenção a alguns componentes. O pedaleiro já estava a dar alguns estalidos (inofensivos mas irritantes para os ouvidos) e já clamava por lubrificação, que foi o que fizemos.
O interface do disco dianteiro com a roda tem uma pequena folga, impercetível nas travagens mas que pode vir a dar problemas se continuar a aumentar.
É óbvio que o pneu traseiro já acusa os quilómetros, mas ainda consegue aguentar mais um par de meses.
Apesar de os travões não serem os mais ergonómicos, não apresentaram qualquer problema e continuam a comportar-se como novos.





NORTHWAVE

SOLA CARBONO
MTB ULTRALEVE

APERTO
MICROMETRICO
S.L.W.2

CONSTRUÇÃO
UNIBODY
C/PROTECÇÃO

EXTREMAMENTE LEVE

SOLA CARBONO
ULTRALEVE

EXTREME

EXTREME TECH PLUS
235gr

EXTREME TECH MTB PLUS
280gr

Mais informações e Rede de Agentes em bicimax.pt

FAÇA GOSTO EM
FACEBOOK/BicimaxPT 





LIFESTRAW MISSION

ÁGUA PURA

O LifeStraw Mission é um purificador de água de alto volume acionado pela gravidade que remove vírus e bactérias para que possas beber água de forma segura em incursões por território selvagem.
É fácil de usar e manter, tornando-se ideal para viagens e expedições.
O preço sugerido é de 119,95 euros para a versão de 5 litros e 129,95 para a versão de 12 litros. Para mais informações visita www.buylifestraw.com.



NOVA HIGHBALL

SANTA CRUZ 2016

A nova Highball de roda 27,5 traz o mesmo estilo e características técnicas que a sua versão de rodas grandes, mas está disponível em tamanhos mais pequenos, para se adaptar a pessoas de estatura mais baixa.
O quadro em carbono baseia-se numa geometria com um ângulo de direção de 69º e um ângulo de selim de 72,5º. As escoras medem 425 mm e no tamanho L, a distância entre eixos é de 1121 mm.
Os cabos têm passagem interna e o tubo do selim tem o diâmetro de 27.2mm, para maior conforto.

MOUNTAIN STEM

AVANÇO ENVE





Fabricante das rodas mais cobiçadas pelos betetistas, a Enve lançou o seu novo avanço para Enduro e Trail. O Mountain Stem está disponível em quatro comprimentos - 40, 55, 70 e 85mm – com uma elevação de 6º e uma altura de 37 mm, um valor bastante baixo e que pode agradar aos possuidores de 29ers que não queiram uma frente muito alta. É construído em carbono unidirecional, com o painel frontal em alumínio e parafusos em titânio, pesando apenas 85 g na medida mais curta.
Para saberes mais acerca da gama Enve vai a enve.com.

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com



SPEEDPLAY SYZR

PEDAIS FUTURISTAS

A Speedplay lançou os seus novos pedais para BTT. Os novos Syzr pretendem transferir melhor a potência da pedalada, devido a pequenas placas nos encaixes, que encostam no pedal, prevenindo o excesso de movimento lateral. Os encaixes possuem um âmbito de ajuste de 10º e o design espaçoso permite uma melhor eliminação da lama. Está disponível uma versão com eixo em titânio e outra em aço, com pesos de 275 e 312 g, respetivamente.
Em speedplay.com podes saber mais detalhes acerca deste modelo.

NOVAS LENTES

RUDY PROJECT

Desenhado originalmente para os para-brisas dos helicópteros Apache, o material das novas lentes da Rudy Project é praticamente indestrutível e oferece mudanças fotocromáticas mais rápidas e melhor compatibilidade com graduação.
As novas lentes X-2 têm um âmbito de filtro da luz maior e reagem aos raios UV 25% mais rápido que os modelos anteriores. As ImpactX-2 estão disponíveis em diferentes cores (escuras, castanhas e vermelhas) e vêm montadas nos modelos Rydon, Agon, Proflow, Noyz e Genetyk.
Se estás interessado em saber mais vai a e-rudy.com.



CASSETE LEONARDI

GENERAL LEE



Com um carreto mais pequeno de apenas 9 dentes, a nova cassete da Leonardi pretende oferecer um maior âmbito de mudanças que a concorrência, especialmente no campo das transmissões 1x11. A General Lee possui carretos de 9, 11, 13, 15, 17, 20, 23, 27, 31, 36 e 42 dentes e um peso anunciado de 315 g, custando cerca de 360 euros. Se queres adquirir esta peça em aço e alumínio maquinados, vai a leonardifactory.es.



SRAM XO DH
CADA VEZ MELHOR

O cubo para DH da Sram foi atualizado para ter agora 52 pontos de engate, visando um ângulo de rotação de apenas 6,9º, sem que a durabilidade seja comprometida. Dentro e à volta do cubo estão pistas maquinadas para que os rolamentos fiquem perfeitamente encaixados e não surjam folgas depois das descidas mais agressivas. Do lado exterior, os 32 raios saem de forma mais reta e podes escolher entre compatibilidade com cassetes convencionais ou XD. O cubo dianteiro pesa 130g, enquanto o traseiro se fica pelos 265g.



NOVA GOPRO
HERO+ LCD

A nova Hero+ LCD vem acondicionada numa caixa estanque até 40m de profundidade permitindo realizar filmes em 1080p e fotografias a 8MP. O ecrã é táctil e oferece a possibilidade de controlar a câmara e visualizar as imagens captadas. A funcionalidade HiLight Tagging permite juntar legendas durante a filmagem ou leitura. As comunicações WiFi e Bluetooth permitem comandar a câmara à distância através da aplicação da GoPro. A autonomia é de duas horas e tem compatibilidade com cartões SD de 64GB.

CAPRA AL CRESCE
MODELO EM XL

Numa jogada que vai decerto agradar aos riders mais altos, a YT Industries prepara-se para fabricar o seu popular modelo de Enduro – a Capra AL – no tamanho XL. A nova medida fabricada tem um top tube de 625 mm e uma distância entre eixos de 1218 mm, mantendo o mesmo comprimento de escoras – 430 mm – que os outros tamanhos da gama. Apenas o modelo mais caro, que custa 2699 euros, a Capra AL1, terá o novo tamanho, mas atendendo às excelentes críticas que esta bicicleta tem recebido, vale a pena o custo extra.
Descobre a Capra em yt-industries.com.





CÂMARAS FOSS
À PROVA DE TUDO

Fabricadas à base de um composto de elastómeros termoplásticos, as câmaras de ar Foss oferecem uma resposta excelente face a todo o tipo de furos. Quando um objeto penetra a câmara, o material forma um selo hermético instantâneo ao redor do furo, evitando a perda de ar. À venda em mscbikes.com.

TROY LEE DESIGNS
A1 COM NOVAS CORES



Os fãs da Troy Lee Designs têm agora três novas cores para escolher se quiserem comprar um capacete A1: Camuflado do Deserto, Camuflado Noturno e Drone Turquesa.
A construção com policarbonato reforçado estende-se pelas laterais e parte de trás da cabeça e as 16 aberturas de ventilação garantem conforto nos dias mais quentes. O sistema de retenção de três posições permite a adaptação a vários tipos de óculos e o interior é fabricado num tecido antibacteriano de secagem rápida.
Em troyleedesigns.com poderás conhecer esta coleção.



SPORT ZONE

APOSTA NO CICLISMO

A Sport Zone acaba de incorporar uma nova área dedicada ao ciclismo na sua App desportiva Every Zone. A aplicação móvel está disponível para download no Google Play e na Apple Store, e tem ligação ao site (https://everyzone.sportzone.pt/). A Every Zone oferece agora novas funcionalidades como gráficos de ritmo médio, velocidade média e altimetria. A habitual área de Perfil permite uma análise pormenorizada sobre todos os dados do utilizador, adicionar amigos e analisar o seu histórico e o desempenho pessoal. Entre outras valências, o ciclista pode ainda registar a distância total de quilómetros percorridos, tempo, calorias e o registo do percurso através da aplicação. Mas há muitas mais funcionalidades como o Consultor de Bicicletas, a Oficina Online, a Zona de Treino, Percursos, Eventos e Desafios. Como vês, motivos não faltam para consultares esta aplicação.

CHARGE BIKES

CONVERSÃO PARA 27,5+

A marca britânica Charge Bikes converteu as suas 29ers para 27,5+ e lançou a gama em junho.
O modelo mais económico da Cooker tem um quadro em aço, um eixo pedaleiro excêntrico e vem montado com uma forqueta rígida e singlespeed, custando cerca de 1000 euros.
Os modelos acima já trazem quadros em alumínio e opções de suspensão dianteira, havendo também uma versão com quadro em titânio e suspensão Rock Shox que custa cerca de 4500 euros.
Descobre mais acerca desta marca em ChargeBikes.com.



SPEEDFOX TRAILCREW

BMC 27,5

Apesar de os seus atletas de Enduro andarem a rolar com bicicletas de roda 29, a BMC não podia negligenciar as 650b e lançou a Speedfox Trailcrew. Este modelo faz 150 mm de curso e tem um ângulo de direção de 66,5º, para um comprimento de escora de 428 mm. Para já, estarão disponíveis duas versões deste quadro: uma totalmente fabricada em alumínio e outra com triângulo dianteiro em carbono e escoras em alumínio.

Descobre este modelo em bmc-switzerland.com.

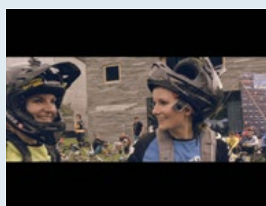


...do trilho para o sofá

CYCLES - A MOUNTAIN BIKE SEASON

FILME

Este filme segue a época de quatro riders - Anita Gehrig, Armin Beeli, Caro Gehrig e Marian Gort – pelos belos trilhos da Suíça. Digam lá se não dá vontade de ir pedalar para terras helvéticas depois de ver estas imagens.
Podes visualizar "Cycles – A Mountain Bike Season" **gratuitamente fazendo uma pesquisa em vimeo.com.**



FISIOLOGÍA DE LOS DEPORTES DE RESISTENCIA EN LA MONTAÑA

LIVRO

Esta obra didática é fruto da colaboração entre Kilian Jornet, grande campeão da resistência em montanha e Fabienne Durand, fisióloga do exercício apaixonada pela montanha. Apresenta um conjunto de elementos essenciais, tanto de ordem anatómica como fisiológica, de maneira clara e sintética, complementados com fotografias e ilustrações a cores. **À venda em libreriadesnivel.com.**



VTT-A-2.FR

SITE

Se dominas a língua francesa – ou queres aperfeiçoá-la – podes dar uma vista de olhos ao blog deste casal, que nos conta as suas aventuras em duas rodas, com alguns testes a material e vídeos pelo meio. Tens é de meter uns óculos de sol, porque apesar dos conteúdos interessantes, as cores das letras podem ofender os fãs dos designs mais modernos.



MUSE - DRONES

MÚSICA

Os Muse estão para o rock como o porco está para a gastronomia: aproveita-se tudo!
Se tiveram a sorte de comprar bilhetes para o festival em que vão participar este mês, desfrutem, porque esta banda promete e entrega sempre grandes espetáculos ao vivo. O novo álbum é clássico Muse, essencial!






Specialized 2016

Destino: TRILHOS!

A PRIMEIRA STUMPJUMPER APARECEU EM 1981 E ACOMPANHOU O BTT DESDE A SUA GÉNESE, EVOLUINDO COM A MODALIDADE E SERVINDO-SE SEMPRE DA TECNOLOGIA MAIS AVANÇADA. 25 ANOS DEPOIS, ESTA MÁQUINA CONTINUA A DAR O EXEMPLO.

[texto] Pedro Pires [fotografia] osolevisual@gmail.com



NÃO É PRECISO SUBIR AOS 3355 METROS DO MONTE PERDIDO PARA SE TESTAR A NOVA STUMPJUMPER EM TRILHOS BRUTAIS

Para 2016, a Specialized abandona a segmentação da "Stumpy" e elimina a designação Evo da gama. Todos os modelos passam agora a ter uma geometria um pouco mais vocacionada para as descidas e 150 mm de curso no caso das 650b ou 135 mm no caso das 29er.

Para além disso, para o mercado feminino a marca americana tem a Rhyme, que está apenas disponível com rodas 27,5.

Um dos principais objetivos dos construtores de bicicletas é reduzir o comprimento do triângulo traseiro e a Specialized conseguiu isto ao eliminar a junção que liga as duas escoras superiores.

Mas nesta primavera, a marca americana pode orgulhar-se de mais inovações que umas simples alterações nos cursos e geometrias das suas bicicletas. Na nova Stumpjumper, a Specialized aperfeiçoou o seu conceito SWAT, um sistema que permite integrar no quadro ferramentas, água e nutrição. Se na versão anterior do SWAT, estreada nas Epic, apenas se utilizava o exterior da bicicleta, com esta nova abordagem, pode guardar-se tudo e mais alguma coisa dentro do tubo diagonal, graças a uma abertura dissimulada sob a grade do bidão.

Através de uma portinhola de fácil abertura, acede-se ao interior da estrutura da bicicleta, estando a zona do pedaleiro fechada, para se evitar que o material armazenado escorregue para profundezas inatingíveis. A Specialized fornece ainda umas bolsas de pano para que a bomba e outras ferramentas não danifiquem o interior do quadro.

A fixação do kit de ferramentas faz-se na zona do tubo superior onde o amortecedor está acoplado, tal como na versão anterior do SWAT.

Para esta nova coleção, a Specialized deixou os amortecedores com o sistema Brain para os modelos com menos curso e adotou a passagem de cabos interna para os modelos de carbono da Stumpjumper. Nas versões que trazem montados amortecedores Fox, os utilizadores beneficiam de uma afinação específica para a nova Stumpjumper. Todos os modelos, sejam eles de roda 29, 650b (denominadas 27,5 na Europa) ou 6Fattie vêm equipados com aros largos e espigões telescópicos.

Zona Zero

Com o Monte Perdido como fundo, Ainsa, no sopé dos Pirinéus Aragoneses, é uma vila cercada por centenas de quilómetros de singletracks e ofereceu um terreno de excelência para a Specialized nos mostrar a nova "Stumpy".

Não foi preciso recorrer a ferramentas durante o percurso de teste, mas é fácil perceber que o novo sistema SWAT está muito bem conseguido, com as ferramentas e água a serem mantidos no lugar com firmeza mas sempre à mão de semear.

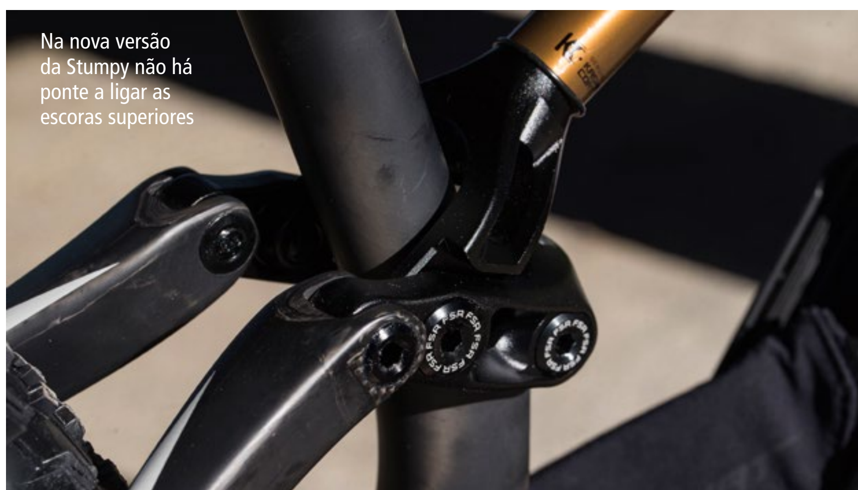
O PESSOAL DA SPECIALIZED PROVOU QUE É POSSÍVEL GUARDAR QUASE TUDO NA STUMPY E ATÉ SACARAM DE LÁ UMA CHOURIÇA!


A patilha do Command Post permite agora uma regulação quase infinita do selim



O topo de gama da Stumpjumper traz aros em carbono


Removendo a tampa por baixo do bidon, acede-se a todo o interior do downtube


Na nova versão da Stumpy não há ponte a ligar as escoras superiores

PDF-TOOLS Click to buy NOW! www.tracker-software.com

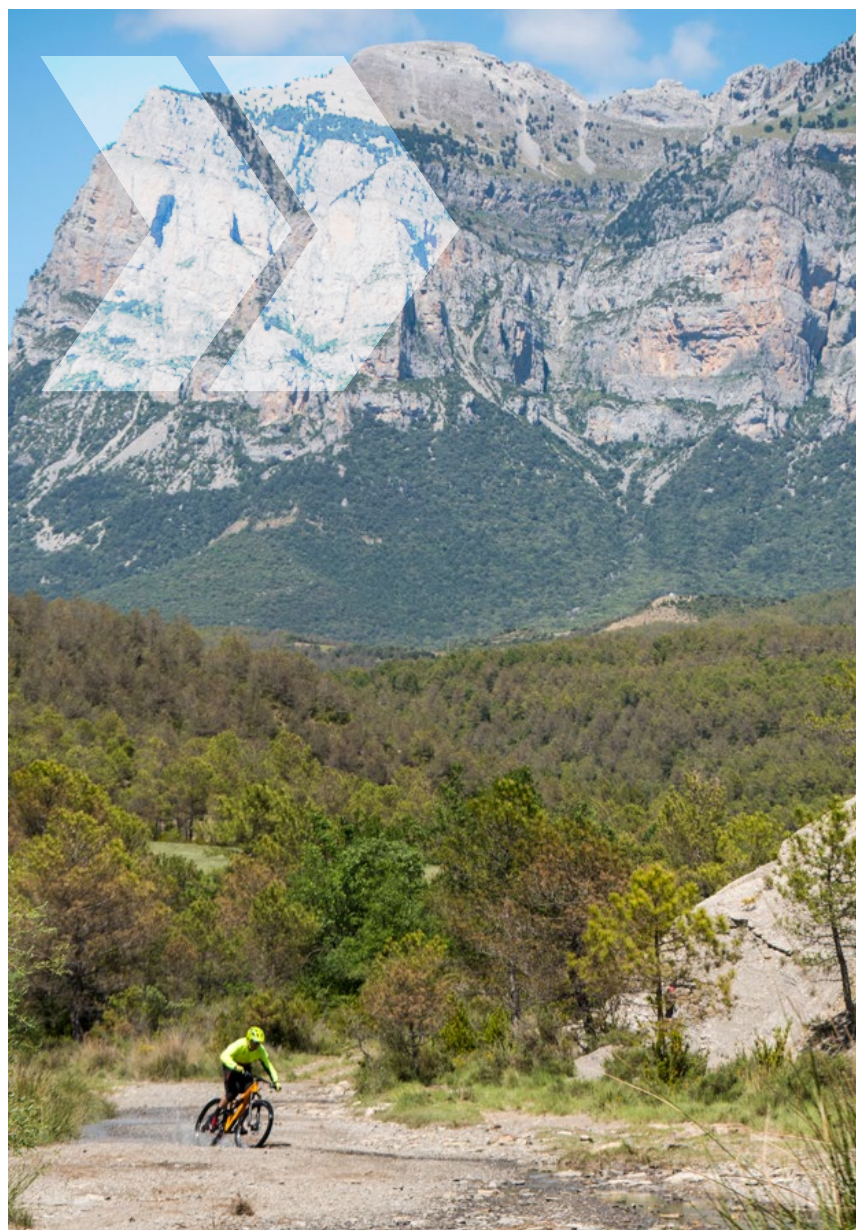
Logo no primeiro contacto com a nova máquina da Specialized, ainda durante as afinações da pressão dos pneus e suspensões, percebi que é muito fácil sacar belos bunny hops, por certo um reflexo das escoras de apenas 420 mm que compõem o modelo 650b que me puseram nas mãos (e pés).

Alternando subidas em estradão e singletrack com descidas de pisos, inclinações e desenhos variados, o percurso de testes conseguiu espremer muito do potencial da Stumpjumper de 2016. Foi um prazer levá-la rampas acima, para depois contornar com agilidade árvores, enfrentar rock gardens e voar em pequenos saltos e drops. Havendo já um modelo dedicado ao Enduro na gama da Specialized - curiosamente, chama-se "Enduro" – a Stumpjumper não pretende oferecer a excelência neste tipo de competições, mas oferece bons argumentos para se abusar nos trilhos. Os pneus Butcher e Purgatory possuem boa tração e aderência, o cockpit com 60 mm de avanço e 750 de guiador proporciona uma posição exemplar de ataque às descidas e os 66,5º de ângulo de direção (67,5º na versão 29er) oferecem estabilidade a alta velocidade e nas descidas mais inclinadas.

A julgar pela espetacular manhã que passei aos comandos da Stumpjumper FSR Expert 650b, está aqui uma bicicleta para enfrentar desde maratonas técnicas até provas de Enduro, sempre com muita diversão pelo meio.

Capacete Ambush

Tivemos ainda oportunidade de conhecer o novo capacete de gama alta para Trail e Enduro da Specialized e que pretende ser um dos mais leves da sua categoria - 300g no tamanho M. O Ambush possui o sistema Mindset 360 que oferece um ajuste uniforme de todo o perímetro da cabeça, para assegurar o máximo conforto.





Para protegermos a cabeça nos trilhos de Ainsa fomos munidos do novo Ambush

A NOVA ERA D

OS ÚLTIMOS ANOS TÊM SIDO RICOS EM NOVIDADES. NOVOS SISTEMAS DE AMORTECIMENTO, EM QUE SE PRIVILEGIA O FUNCIONAMENTO DA BICICLETA COMO UM TODO EM VEZ DE APENAS O TREM TRASEIRO, NOVOS TAMANHOS DE RODA, A INTRODUÇÃO DE BATERIAS EM BIKES DE BTT, AS FAT BIKES E AGORA AS 27,5 PLUS. A SCOTT NÃO FICOU DE FORA DESTE BARCO E REVOLUCIONOU A FORMA COMO VEMOS O BTT.

[texto] Carlos Almeida Pinto [imagem] Martin Bissig, Jochen Haar, Fred Leiser e Markus Greber

O mundo como o vemos… deixará de existir. Isto não é uma frase solta, acredito piamente que redescobri o BTT após a apresentação que decorreu na Tuscânia (Itália), onde um restrito lote de jornalistas – era o único português - teve a oportunidade de conhecer a nova gama Plus da Scott. Não o digo de ânimo leve, pois gosto de medir as palavras mas mais adiante o leitor terá a perceção do que estou a referir.

Do que se trata?

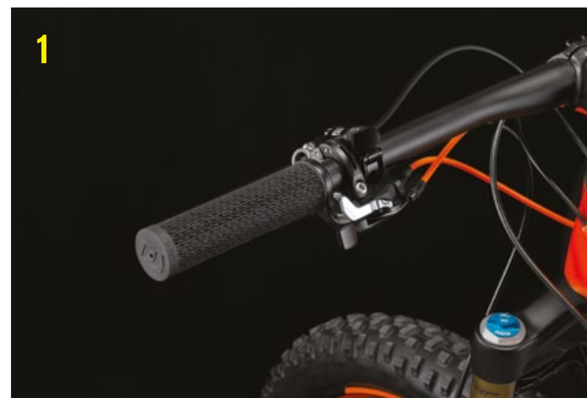
Como as bicicletas todo o terreno não costumam seguir religiosamente os padrões ano após ano, agora foi a vez de as chamadas rodas 27,5 Plus surgirem e em grande destaque por parte da Scott. Parece irónico pois ainda há pouco mais de dois anos foram lançadas em série as primeiras bicicletas com rodas 27,5 convencionais.

Na prática, a Scott baseou-se no quadro do modelo Genius e alterou o triângulo traseiro tornando-o mais largo e rígido de modo a acomodar pneus de maiores dimensões, o denominado tamanho 27,5 Plus - que consiste na utilização de uma roda de 27,5 polegadas mas com aro e pneu mais largos. As rodas têm uns generosos 40mm de largura, fazendo com que os pneus de 2.8 polegadas tenham mais tacos em contato com o solo, aumentando sobremaneira a tração. Para além disso, como o aro é mais largo, a direção fica mais precisa, desde que não se coloque uma pressão excessiva no pneu. Na construção do quadro a premissa foi não aumentar a distância dos eixos (ou seja, de roda a roda). Se aumentassem, perder-se-ia a maneabilidade e assim a diversão de condução. Por isso, os engenheiros conseguiram manter a agilidade através da adoção de escoras curtas (445mm no caso da Genius 700 Plus e 448 no caso da Genius LT Plus), o que é relevante pois são mais curtas do que as da Genius 900 (de 29 polegadas), a título de exemplo. Mas há mais. A Scott e a Schwalbe uniram esforços e durante os testes chegaram à conclusão que a pressão certa para este tipo de pneus ronda 1 ou 1.2 bars. Parece irreal, mas comprovei no terreno que a capacidade a rolar e a tração são realmente melhores com apenas este volume.

Esta Genius adota ainda os novos cubos Boost, desenvolvidos pela Sram. Basicamente são uns cubos mais largos que proporcionam uma rigidez acrescida, algo essencial

O BTT









ALGUNS MODELOS EM DESTAQUE:
MAIS DIVERSÃO, TRAÇÃO E CONTROLO



Scale 700 Plus

Quadro: alumínio
Suspensão: Fox 32 Float Fit4 com 120mm
Transmissão: Sram GX1 1x11 vel
Travões: Shimano M506 180/160mm
Pneus: Schwalbe Rocket Ron Evo 2.8x27.5
Tamanhos: S, M, L, XL
Peso: 11.8 kg



Genius 700 Tuned Plus

Quadro: carbono HMX e triângulo traseiro em alumínio
Suspensão: Fox 34 Fit4 Factory com 140 mm
Amortecedor: Fox Nude com 130 mm
Transmissão: Sram X01 1x11 vel
Travões: Shimano XTR 180/180mm
Pneus: Schwalbe Nobby Nic e Rocket Ron Evo 2.8x27.5
Tamanhos: S, M, L, XL
Peso: 12.3 kg



Genius LT 700 Tuned Plus

Quadro: carbono HMX e triângulo traseiro em alumínio
Suspensão: Fox 36 Float Factory Air Fit4 com 160mm
Amortecedor: Fox Nude com 160mm
Transmissão: Sram X01 1x11 vel
Travões: Shimano XTR 203/180mm
Pneus: Schwalbe Nobby Nic e Rocket Ron Evo 2.8x27.5
Tamanhos: S, M, L
Peso: 12.7 kg



E-Genius 710 Plus

Quadro: alumínio 6061
Suspensão: Fox 34 Float Fit4 com 140mm
Amortecedor: Fox Nude com 130mm
Bateria: Bosch CX 250w com 500wh
Transmissão: Shimano XT
Travões: Shimano SLX 180/180mm
Pneus: Schwalbe Nobby Nic 3.0x27.5
Tamanhos: S, M, L, XL
Peso: 21.8 kg

PDF-TOOLS Click to buy NOW! www.tracker-software.com

em aros tão largos. No caso do cubo traseiro, a falange foi alargada em 6mm (3 para cada lado), fazendo com que o cubo meça agora uns impressionantes 148mm de ponta a ponta. O dianteiro, por seu lado, passa a ter 110mm.

O que é que a Scott pretende?

Proporcionar mais prazer e divertimento aos seus clientes. Apesar de a marca suíça ter lançado esta nova gama, tal não significa que os tamanhos 27,5 convencionais desapareçam. Muito pelo contrário. Segundo Jochen Haar, responsável de Marketing da Scott, "a gama Plus abre novos horizontes para todos aqueles que são sobredotados em cima da bicicleta e ainda mais para os novatos". Todos nós já sabemos nesta altura que a diferença principal das rodas 29 para as 27,5 tem a ver com a maior capacidade a rolar das primeiras e com a agilidade e poder de aceleração das segundas. Pois bem, na verdade, acomodar pneus 2,8 numa roda 27,5 quase que torna esta Scott numa pura 29er. E, na verdade, a Genius Plus é compatível com rodas 29´´, assim a polivalência desta bike está assegurada.
A gama Plus contempla 11 modelos, desde a rígida Scale, passando pela Genius, pela Genius LT, pela Genius elétrica e existem ainda versões para senhora.

Como é que se comporta a Genius Plus?

A tração é superior a qualquer outra bicicleta que tenhamos testado, bem como o conforto; ultrapassa obstáculos como nenhuma outra, principalmente a rolar e a descer e não precisas sequer de te preocupar com pedras, raízes ou regos pois literalmente estes pneus passam por tudo com desenvoltura. É a bike ideal até para aqueles que têm pouca técnica pois permite cometer qualquer erro de iniciante numa descida técnica.
Tive a oportunidade de fazer os trilhos onde Nino Schurter costuma treinar (mesmo à porta de sua casa) e garanto-vos que se fosse com outra bicicleta não me aventuraria a fazer todos os setores técnicos. Isto demonstra acima de tudo que a Genius Plus oferece confiança e agilidade suficientes para qualquer um ultrapassar as descidas mais difíceis. Nas descidas com contracurvas apertadas notámos que devido à maior largura e altura dos pneus é necessária alguma habituação. Não que seja lenta, mas não podemos fazer derrapar a roda com a mesma veemência que nos pneus tradicionais de 26, 27.5 ou 29 polegadas. Aqui, como o volume de pneu em contato com o solo é maior, qualquer toque no travão é imediatamente respondido com uma travagem mais potente. Passar em bancos de areia e atravessar riachos (desde que com pouca água) é agora mais fácil e até subimos pequenos topos cheios de pedra como se fosse um passeio no parque. Literalmente esta Genius passa por tudo. O sistema Twinlock **(1)**, que controla o funcionamento da suspensão e amortecedor assegura um controlo e polivalência fora de série. Para além disso, com o amortecimento entregue à Fox, e com o chip de ajuste de geometria **(2)**, a cinemática está literalmente entregue ao gosto de cada um sendo possível personalizar cada aspeto da bicicleta.
Os arranques não são, contudo, a sua praia - é o maior contra destes pneus, bem como o comportamento com vento frontal ou lateral (devido à maior superfície em contato com o ar). Mas são muitos mais os pontos a favor - como por exemplo a tração a subir - do que os negativos tornando-a uma das bicicletas mais divertidas que já tivemos a oportunidade de testar.
Furos? Não tivemos nenhum e ainda hoje nem sabemos como. É que literalmente passámos por cima de tudo o que poderia provocar um furo, como pedras afiadas, paus, raízes, arame, etc. Este tipo de pneu **(3)** tem mais uma vantagem: não é necessário tanto curso na suspensão dianteira e amortecedor. Basta colocar 1 Bar de pressão em cada pneu, ajustar a suspensão e o amortecedor ao nosso gosto e violá.
E no final ainda descobrimos que esta bicicleta é compatível com rodas 29x2,3. Assim poderás ir fazer a tua maratona favorita e ainda lutar pela vitória.

Para que tipo de rider é?

Apesar de os engenheiros da Scott salientarem os benefícios da gama Plus em Trail, All Mountain e Enduro, atrevo-me a alargar o espetro de utilização principalmente da Genius Plus ao cross Country (exceto competição, obviamente) bem como algumas maratonas na meia distância pois o peso da versão Genius 700 Tuned Plus é de apenas 12.3kg. Como rola bastante bem com 1.2 bars e ultrapassa bem bancos de areia estamos curiosos para a testar, qui çá, no próximo Raid Alvalade-Porto Covo. O fator diversão está garantido, portanto fica aqui o repto. E afinal, não é por isso mesmo que fazemos BTT?
E aqui reside outro fator importante: como estes pneus passam por tudo, é indicada para todos aqueles que não são dotados tecnicamente. Garanto que passarão a descer o que antes achavam inimaginável. Faz um test drive e prova por ti mesmo. B

DIA D

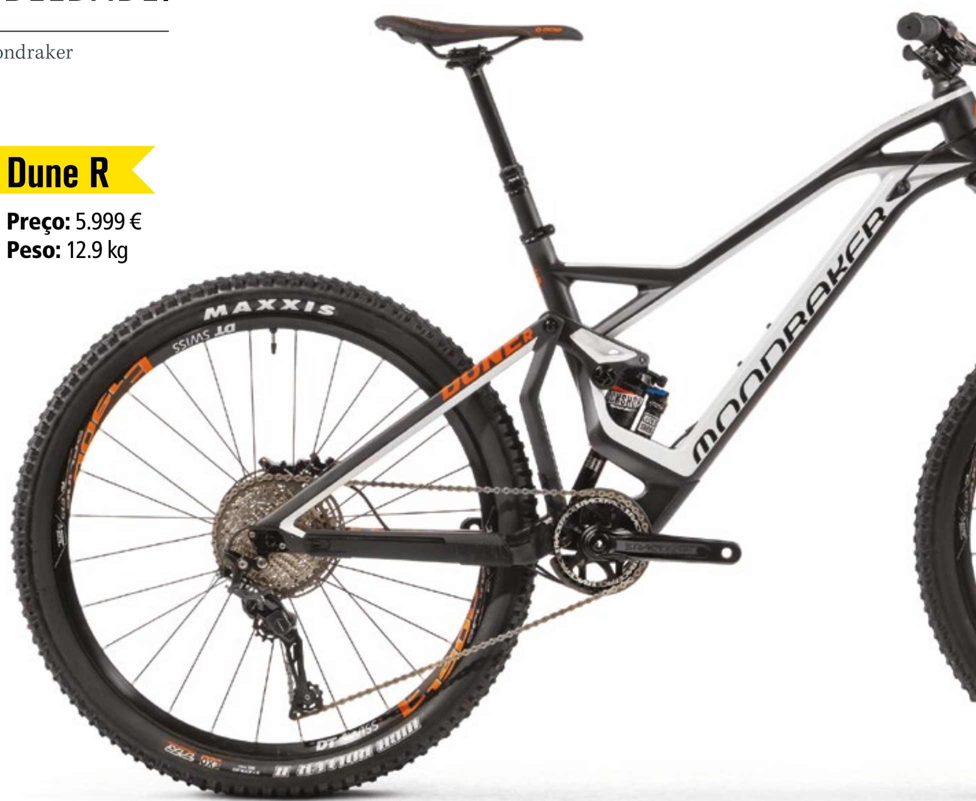
A PRIMEIRA DUNE APARECEU EM 2009 E TEM-SE MANTIDO NA MIRA DAS REVISTAS E SITES DA ESPECIALIDADE DESTE ENTÃO. 2016 VÊ NASCER A ÚLTIMA GERAÇÃO DESTA BELDADE.

[texto] Pedro Pires [imagem] Nathan Hughes, Mondraker

Se há marca que conquistou a pulso um estatuto de referência no mercado, é sem dúvida a Mondraker. De bicicletas com quadros genéricos - apostando apenas na boa relação qualidade/preço - até a autênticas montras de design, tecnologia, desempenho e criatividade, foi um longo caminho, mas que deu frutos. O último deles foi esta Dune Carbon, uma máquina com as linhas herdadas da Foxy e da Summum mas com uma atenção ao detalhe ainda maior.
Se as formas dos tubos dos restantes modelos de carbono da marca já eram maravilhas do desenho industrial, os criadores aprimoraram ainda mais esta faceta na Dune, criando uma das mais bonitas bicicletas de Enduro em que pudemos deitar os olhos.
Segundo os criadores da Dune, esta bicicleta não pretende só ser rápida, forte e leve. Tem também de o parecer, e foi com este intuito que se reformularam as formas dos tubos, num tipo de moldagem do carbono que a Mondraker chama de Stealth. Graças a um método de compressão a vácuo, através do qual o quadro é sujeito a uma compressão das fibras a alta pressão, é possível eliminar as bolhas de ar entre as camadas de carbono e atingir uma maior expansão das resinas entre as fibras, o que proporciona mais rigidez à estrutura.
A zona do pedaleiro e os pontos de rotação da suspensão traseira ostentam agora rolamentos maiores com eixos sobredimensionados e para este modelo a Mondraker optou pela passagem interna dos cabos. A zona do pedaleiro inclui um protetor em carbono para evitar que a corrente caia, enquanto as escoras estão protegidas do contacto com a corrente por aplicações em borracha. Para evitar salpicos de lama e projeção de detritos, um guarda-lamas amovível em carbono foi instalado atrás do amortecedor.

Dune R

Preço: 5.999 €
Peso: 12.9 kg



A Dune em números

O comportamento de uma bicicleta é ditado pelo peso, pela

A NOVA DUNE TEM UM ÂNGULO MAIS CONSERVADOR



eficácia do equipamento, pelo funcionamento das suspensões, pela rigidez e pela geometria.
E se alguns destes fatores são difíceis de quantificar há sempre números que sobressaem.
Para já, convém referir que estamos na presença de uma bicicleta de roda 27,5 com 160 mm de curso traseiro e 160 mm de curso dianteiro (170 mm no caso da Dune XR).
Graças aos copos da direção, é possível alterar o ângulo da direção entre os 65,5º e os 67,5 º, para além dos 66,5º de origem (66º, no modelo topo de gama, que ostenta 170 mm à frente).
Os engenheiros da Mondraker optaram por um ângulo de direção mais conservador que os de outras marcas por considerarem que o triângulo dianteiro alongado e o avanço de apenas 30 mm não pedem uma frente tão lançada.
Já na traseira, a marca espanhola optou por seguir a tendência das escoras curtas, mas com a flexibilidade de as poder fazer crescer 10 mm, graças a uma pequena placa rotativa nos drop outs. Assim, podes escolher entre 430 ou 440 mm na traseira.
Na medida M, a que será mais popular no nosso mercado, o comprimento entre eixos é de uns generosos 1213 mm (que cresce para 1218 caso se trate do modelo XR, com 170 mm à frente) mas na medida mais longa (tens quatro à escolha) este número sobe para os 1265 mm.
O peso do quadro é de 2450 g sem amortecedor.
O São Pedro, ou o seu equivalente austríaco, não foram benevolentes com os jornalistas que compareceram na apresentação da Dune. Chuva durante os dois dias de testes limitaram as pistas do Bike Park de Leogang onde pudemos andar à vontade, mas ainda assim conseguimos extrair bastante desta nova Mondraker.
A montagem da RR, modelo que testei, pareceu-me muito acertada, ▶



OS TRÊS PILARES DA MONDRAKER

CONSTRUÇÃO STEALTH

Desde 2009 que a Mondraker aposta em linhas angulosas para o fabrico dos seus quadros. A nova Dune incorpora tubos com um perfil distinto dos da Foxy e Summum, pensados para aumentar a rigidez estrutural mas também conferir uma estética que definisse o estilo da bicicleta.

FORWARD GEOMETRY

Este conceito baseia-se na construção do quadro com um triângulo dianteiro longo para se poder montar avanços curtos. O ano passado a marca abandonou o avanço de 10 mm nas bicicletas de série, e tal como nas Foxy de 2015, a nova Dune vem com um de 30mm.

SISTEMA ZERO

Tal como nos restantes modelos da Mondraker, a suspensão traseira da Dune assenta num sistema de pivot virtual composto por um triângulo rígido ligado ao quadro e amortecedor por dois links. Estes dois links comprimem o amortedor em cima e em baixo, proporcionando mais sensibilidade, enquanto todo o sistema evita a influência da travagem, da tensão da corrente e da pedalada no amortecimento.













Dune RR

Preço: 7.499 €
Peso: 12.6 kg



Dune XR

Preço: 7.999 €
Peso: 12.9 kg



com todos os componentes a representar o que de melhor se faz no que diz respeito ao Enduro. A posição de condução inspira confiança mas a subir não me senti demasiado puxado para trás.
Aproveitei para meter a Dune de roda no ar, porque não é em todo o lado que temos saltos perfeitos, mesmo com chuva, servidos por um teleférico. Apesar de não ser uma bicicleta específica para o bike park, mostrou estar à vontade neste ambiente. Como já estamos à espera de uma para testar a fundo nos nossos trilhos favoritos aqui do burgo, vamos guardar o resto das impressões para essa altura. Temos de confessar que as nossas expectativas são bastante altas!



NOVA SPHINX 29''





COMO UMA ESTRELA DE HOLLYWOOD, A NOVA *SPHINX* EXIBE OS SEUS ATRIBUTOS E REVELA SER O CENTRO DAS ATENÇÕES DAS DIVAS DE **SUSPENSÃO TOTAL**. VESTIDA NUM CONCEITO DE **ALUMÍNIO HIDROFORMADO**, É DOTADA DE UMA PARTICULAR GEOMETRIA E ESTRATÉGICA SELEÇÃO DE COMPONENTES PARA PROPORCIONAR UM ÁGIL E ELEGANTE COMPORTAMENTO NO CROSSCOUNTRY, COMBINA O CONFORTO E ESTABILIDADE MESMO EM CONDIÇÕES EXTREMAS. É PREMIADA COM **EFICIÊNCIA TOTAL** COMPROVADA EM CORRIDA EVIDENCIADA PELO SEU DUPLO **CURSO DE 100MM**, **DIREÇÃO CÓNICA**, **CABOS INTERNOS**, SISTEMA DE A**MORTECEDOR PASSANTE** E O **LINK** QUE PRESERVAM OS PONTOS VITAIS DO QUADRO E AUMENTAM A SUA **PERFORMANCE**.

SPECIALIZED introduz as

CHEGOU A VEZ DA FUSE, UMA 27,5 INSPIRADA NA FATBOY MAS MAIS POLIVALENTE PARA OS NOSSOS TRILHOS E PARA A NOSSA LATITUDE.

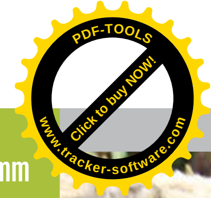
[texto] Gonçalo Ramalho [imagem] Rui Botas [rider] Luís Lopes

A designação 6Fattie é exclusiva da Specialized, e outras marcas usam outras designações, mas a fórmula certamente durará. Dizemos isto porque nos espantou verdadeiramente não só a capacidade desta 27,5+ como a agilidade superior ao que se espera de uma bike com "rodas de trator". As fatbikes têm a grande vantagem de nos deixar rolar por terrenos antes pouco explorados, nomeadamente a neve e a areia, mas conseguir montar uma bike com pneus gordos e não se tornar um monstro é outra história. A Fuse foi desenhada a pensar numa condução em trail mais agressivo ou mesmo enduro suave, de resto o ângulo de 67 graus na direção, o tubo superior mais comprido e as escoras relativamente curtas (433mm) não o escondem. O quadro utiliza o alumínio M4, com soldaduras suaves, passagem interna dos cabos e dropouts de 148mm e esta versão Comp já vem equipada com espigão telescópico. Existem três montagens diferentes – Pro (3.049 euros), Expert (2.033 euros) e esta Comp – mas todas com os mesmos 120mm de curso na dianteira.

Baixas pressões, escora diamante e estabilidade recordista

Visualmente o que melhor distingue este quadro é a extremidade da escora inferior do lado da transmissão, junto ao pedaleiro, que toma a forma de diamante. Porquê? Para arranjar espaço para os cranques, o pneu na medida 3.0 e ainda as cremalheiras.

Convenientemente a Specialized irá lançar uma gama de pneus 6Fattie. A marca defende que estes pneus, que pedem pressões cerca de 25% mais baixas, podem aumentar o contacto com o solo até 69%. A percentagem é difícil de calcular ou comprovar mas a verdade é que a aderência em curva e a subir em pé é tal que nos deixou sem qualquer vontade de voltar para os pneus convencionais. Para além disto, espanta a leveza destas rodas tendo em conta o seu diâmetro. Erradamente imaginámos que as subidas seriam dolorosas por culpa do excessivo peso rotativo (rodas), mas perceber que a diferença face a umas rodas "normais" não é muito significativa foi a grande surpresa. Trata-se de umas WTB Scraper i45 com aros de 45mm que fletem bem menos e nos dão uma estabilidade que jamais experimentámos. Mas nota que esta agilidade superior também vem das curtas escoras. O que seria o ponto fraco da 6Fattie na realidade não o é de uma forma tão marcante como nas Fatbikes de roda 26. Na primeira saída percebes logo que podes subir em pé mesmo em terrenos mais soltos em que um pneu 2.2 perderia imediatamente a tração, podes curvar bem mais deitado sem que ela saia da linha prevista e podes travar mais tarde e quase em cima da curva já que a distância de travagem é inferior. Se em cima disto juntarmos a capacidade de fazer desaparecer as raízes e as pequenas irregularidades, ficamos com uma espécie de Jeep das bikes. E, tal como os Jeeps não consegue rolar tão rápido ou com tanta eficiência como uma pura 29er. Esta não é de todo a bike para levares a uma maratona ou para te picares nas subidas, é antes uma hardtail que te vai deixar descer e curvar mais rápido, aumentar consideravelmente a tração e o conforto em zonas irregulares.

Suspensão
SR Suntour Raidon 650+ 120 mm
Travagem
TRP Slate T4/X2 180/160 mm
Transmissão
Sram X7 Type 2.1

6Fattie





Tração e aderência a curvar
Agilidade superior ao esperado
Conforto em pequenas irregularidades



Preferíamos transmissão 2x10

O espigão telescópico não é descabido nesta rígida. Com estes pneus podes desafiar as descidas mais exigentes

67º é a medida do angulo de direção. Claramente apostada no trail/enduro

O avanço curto e o guiador comprido proporcionam uma sensação de segurança acrescida

A capacidade de aderência destes pneus é sublime, mesmo em piso descompactado

TECH Info

27,5+ a despertar

PNEUS DA CASA

As 27,5+ são uma das mais interessantes novidades este ano e várias marcas irão introduzir as suas bikes com pneus 27,5x3.0. Se a Specialized já avançou com as hardtails Fuse e Ruze (a versão feminina), vão também introduzir pneus para calçar a nova medida. É que tendo um volume de ar cerca de 56% superior, o pneu 3.0 além de nos dar mais tração absorve os impactos sem nos travar. O Ground Control e o Purgatory são as opções para já e o primeiro tem um perfil mais arredondado e é compatível com tubeless tal como nos diz a designação "2Bliss". O Purgatory é também um conhecido pneu de trail que se monta normalmente na dianteira em bikes mais agressivas de trail e enduro. É mais lento do que o Ground Control e mais pesado, mas obviamente com maior tração.

...ao pormenor



Este controlo remoto controla o espigão telescópico TranzX

A Specialized optou pelos travões TRP com discos de 180 na dianteira e 160 (na imagem) na traseira

A montagem vem de origem com apenas um prato na dianteira e as escoras estão protegidas caso haja alguma saída da corrente





O nosso veredito

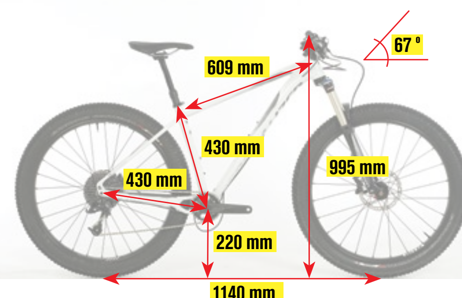


Gonçalo Ramalho

A introdução de aros de 45mm suficientemente leves foi o suficiente para nos fazer descobrir que os pneus XL têm muito para dar. O significativo aumento dos níveis de tração a subir e de aderência em curva, bem como a absorção dos impactos e das pequenas irregularidades são argumentos suficientes para nos deixar com um sorriso bem aberto.

Ficha Técnica — Specialized Fuse Comp

Quadro	Aluminio M4
Suspensão F	SR Suntour Raidon 650+ 15 QR 120mm
Direção	1 1/8" – 1 1/2" integrada
Manípulos mudanças	Sram X-5
Manetes Travão	TRP
Mudanças T	Sram X7 Type 2.1
Travões F/T	TRP Slate T4/X2 180/160 mm
Eixo pedaleiro	Samox PF30
Alavancas pedais	Specialized Stout XC
Cremalheiras	Specialized 30
Carretos	Sunrace 11-40 10v
Corrente	KMC X10 L
Avanço	Specialized 6 graus
Guiador	Specialized Stout Reto recuo 9graus, elevação 4 graus
Selim	Specialized Body Geometry Henge Comp
Espigão selim	TranzX YSP telescópico 120mm
Cubos F/T	Specialized XCPro 110/148
Aros F/T	WTB Scraper i45
Pneus F/T	Specialized 6Fattie Ground Control 2Bliss Ready (27,5x3.0)
Tamanhos	S; M; L; XL; XXL
Peso aproximado	12,87 kg (M) s/ pedais
Preço aproximado	**1.728 euros**
Importador	www.specialized.pt



A nossa pontuação 9,0

Quadro
Suspensão
Amortecedor
Mudanças
Travões
Rodas
Conforto
Comportamento a subir
Comportamento a descer
Preço/Qualidade
GLOBAL

Rival

SCOTT SCALE 700 PLUS — **Preço não definido**

Suspensão	Fox 32 Float Fit4
Travagem	Shimano M506
Transmissão	Sram GX1 1x11 vel
Peso	11.8 kg *

Ainda escasseiam as rivais. Esta Scott é ligeiramente mais leve e traz pneus 2.8 em vez de 3.0. A marca alega que a capacidade a rolar é superior à concorrência.



*Dados do fabricante

Nacional



Suspensão
Rock Shox XC30 Pop lock 100 mm
Travagem
Tektro Auriga M290 160 mm
Transmissão
Shimano SLX/Deore

E COM ORGULHO

PARA NOS INICIARMOS NOS TRILHOS NÃO PRECISAMOS DE FICAR FALIDOS. A VERTEX 50 É UMA DAS PROPOSTAS MAIS INTERESSANTES NESTA GAMA DE PREÇOS.

[texto] Gonçalo Ramalho [imagem] João Carlos Oliveira [rider] Pedro Pires

Depois de há uns tempos termos rolado com a Vertex 90 com quadro em carbono e umas quantas soluções estruturais bastante evoluídas era importante sintonizar a nossa mente para esta nova Vertex que pretende satisfazer um rider iniciado que não queira gastar demasiado. Pode tratar-se de um quadro simples, por 700 euros ninguém espera mais, mas as cores que elegeram para o decorar marcam pontos num mundo ainda dominado por cores escuras. A Berg especializa-se nas gamas económicas e isso é uma mais valia quando queremos comprar uma bicicleta deste preço: simplesmente sabemos que a experiência e a oferta são superiores a uma marca que se foca nas gamas médias e altas. Sabendo que as falhas pontuais num ou noutro componentes são mais frequentes nesta gama do que em bikes mais caras, é um descanso saber que não vem com um guiador curto, um selim desconfortável ou um avanço demasiado comprido – os três mais frequentes. Nada urge ser substituído nem tão pouco melhorado numa perspetiva de conforto essencial. Tal como vem coloca-nos numa posição de condução correcta sem inclinação demasiada das costas. Após os ajustes das manetes e selim só faltava instalar a grade de bidon e o suporte da GoPro para seguirmos para o terreno, mas antes disso vamos analisar o equipamento desta Vertex 50. Na dianteira uma Rock Shox XC30 com 100mm e comando pop lock, uns discos Tektro Auriga M290 com rotores de 160mm nas duas rodas, uma transmissão que mistura Shimano com Sram quase em partes iguais e umas rodas com a designação da casa. Os periféricos – avanço, guiador, espigão de selim e selim - têm também a assinatura da Berg.

No terreno

Não é inteligente levar esta Berg para terreno técnico com subidas inclinadas nem para as descidas que tanto gozo nos dão aos comandos de uma típica bike de Enduro. Aqui temos de nos focar no terreno favorável à Vertex 50: trilhos rolantes sem estarem demasiado infestados de pedras e raízes. Só assim vamos aproveitar o que tem para nos dar.
Rolámos entre trilhos apertados e ondulados e estradões ou singletracks fáceis sem grande exigência técnica. Uma vez em movimento é fácil mantê-la a rolar, temos transmissão suficiente para isso. Se somos obrigados a alterações de ritmo constantes já vamos precisar de barras energéticas a um ritmo superior a uma competição. Não que os 13,27 kg sejam um exagero nesta gama, nem nada que se aproxime disso, mas assim que lhe montamos uns pedais e enfiamos o bidon já estamos com mais de 14 kg e isso nota-se. Tirando este aspecto previsível, não encontramos nada que te impeça de a levares nas tuas primeiras saídas para as serras.
Entretanto, se gostas de viajar de bicicleta - e o caminho português de Santiago ou a Rota Vicentina são um excelente começo - vais gostar de saber que este quadro já vem com apoios para fixação da grade para alforges - agora não há desculpas!

Transmissão
Estética
Conforto

Disponível apenas em dois tamanhos
Peso

O selim confortável, os pneus aderentes e a suspensão com bloqueio são pontos a favor

É inegável: a escolha das medidas certas no avanço e guiador fazem toda a diferença nesta Berg

A opção por câmaras de ar com válvulas Schrader parece-nos descabida

TECH Info

Gama Vertex

HARDTAIL E SUSPENSÕES TOTAIS



As Vertex englobam quadros rígidos e suspensões totais numa proporção de duas suspensões totais e quatro rígidas, sendo que duas destas últimas utilizam um quadro em carbono. As suspensões totais não ultrapassam os 120mm de curso, destinam-se a XC/Trail e não fogem deste conceito económico em que se mantêm os componentes limitados à gama média/baixa.

Já nas hardtail em carbono, a qualidade dos componentes sobe um pouco, tornando o peso mais interessante e assegurando performances a condizer com o quadro. A Vertex 80, bem como a Vertex 90 pedem mesmo um upgrade de equipamento para maior equilíbrio com o quadro, tal como pudemos perceber quando testámos a 90 na época passada.

...ao pormenor



Este selim Berg é confortável e superou bastante as nossas expetativas



Com um cardado bastante junto, estes pneus Ozone garantem aderência em terreno seco

A pintura e decoração desta Vertex é cuidada e atenta aos pormenores, como a opção pelos punhos, apertos e terminais da mesma cor



Rival

DECATHLON B´TWIN ROCKRIDER BIG 8 — **799 €**

Suspensão	Rock Shox XC32 100mm
Transmissão	Shimano Deore 3x10
Travagem	Tektro Dacro 160mm
Peso	13,3 kg*

Trata-se de uma 29er e não de uma 27,5" mas não existem muitas rivais com o mesmo tamanho de roda e esta B´Twin vem com um equipamento que não desilude ninguém.

* Dados do fabricante



O nosso veredito



Gonçalo Ramalho

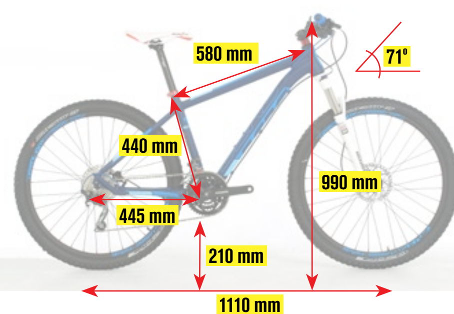
Para uma iniciação aos trilhos na sua forma mais simples, sem grandes desníveis ou exigências técnicas, esta é uma escolha equilibrada que nos levou a rolar com segurança e conforto sem qualquer problema de fiabilidade. Em suma, a estética do quadro, a honesta seleção de equipamento e o preço a que é proposta esta Vertex 50 dão-lhe uma das melhores relações entre a qualidade e o preço.

Ficha Técnica — Berg Vertex 50

Quadro	Aluminio 6061
Suspensão F	Rock Shox XC30 100mm
Direção	Semi integrada
Manípulos mudanças	Shimano Deore
Manetes Travão	Tektro Auriga
Mudanças F/T	Shimano SLX/Deore
Travões F/T	Tektro Auriga M290 160 mm
Eixo pedaleiro	Sram
Alavancas pedais	Sram
Cremalheiras	Truvativ 22/32/42
Carretos	Shimano HG62 11-34 10v
Corrente	Sram PC1031
Avanço	Berg 80 mm
Guiador	Berg 700 mm
Selim	Berg Zero
Espigão selim	Berg
Cubos F/T	Sram
Aros F/T	Berg Vertex alloy
Pneus F/T	Ozone XC Alligator (27,5x2.10)
Tamanhos	M; L
Peso aproximado	13,27 kg (M) s/ pedais

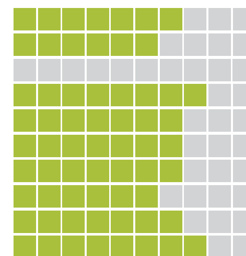
Preço aproximado 699,90 euros

Importador bergcycles.com



A nossa pontuação **7,00**

Quadro
Suspensão
Amortecedor
Mudanças
Travões
Rodas
Conforto
Comportamento a subir
Comportamento a descer
Preço/Qualidade



GLOBAL



FÓRMULA VENCEDORA

A BH TEM UMA LONGA EXPERIÊNCIA NA MATÉRIA E O RESULTADO ESTÁ ESPELHADO NESTA ULTIMATE RC, QUE PODE RECEBER COMPONENTES BEM ACIMA DO QUE SURGE NESTA VERSÃO.

[texto] Gonçalo Ramalho [imagem] João Carlos Oliveira [rider] Pedro Pires

Tinha esta Ultimate RC totalmente disponível para muitos e longos dias de teste mas eu é que não tinha assim tantos dias para a castigar nos trilhos. O quadro com linhas arredondadas e tubos com secções vincadas pede para ser levado aos limites. Parece querer dizer-nos para pararmos apenas quando estivermos extasiados. Se excluirmos o espigão de selim integrado reparamos que esta Ultimate RC tem a mesma geometria da mais exótica Ultimate. Não vem, no entanto, com eixo passante na traseira e os cabos passam por fora dos tubos, no fundo existem algumas diferenças nos acabamentos e nas soluções exteriores mas a qualidade elevada é a mesma e o peso difere em apenas 100 gramas, segundo a marca, ficando-se este Ultimate RC por pouco mais de 1100 gramas no tamanho M. Um pedaleiro Press fit, alojado à pressão diretamente sobre as lâminas de carbono e totalmente estanque à agua é o epicentro de uma zona do quadro que permanece imperturbável graças à sua extrema rigidez. Um tubo de direção cónico (tapered) contribui ainda mais para a rigidez, bem como uma caixa de direção semi-integrada para poupar uns gramas (face à integrada).

Versões e equipamento

A gama Ultimate RC 27,5 é composta por quatro versões. Da 8.9 à 8.5 nenhuma vem com equipamento da gama mais alta e a mais económica vem mesmo com uma Rock Shox XC30. A nossa 8.9 está equipada com uma Fox Evolution OC CTD com comando a partir do guiador como se espera numa bike deste tipo. A transmissão Shimano SLX (corrente, cassete e desviador dianteiro) e XT (desviador traseiro) é um voto de confiança pela conhecida eficiência e fiabilidade, da mesma forma que os periféricos da própria BH não desapontam ninguém tanto pela qualidade como pelas dimensões e geometria do cockpit. Já os discos Magura MT2 são um pouco esponjosos apesar de os seus rotores de 180/160mm nos darem potência de sobra. O selim Prologo vem com uma decoração específica para esta BH, o que lhe dá um ar personalizado.

No terreno

Os ingredientes para uma bike reativa estão cá todos: quadro super rigido nas zonas chave (pedaleiro e direção), rodas 27,5 e uma geometria marcada por um ângulo da direção com 70 graus. Difícil era que uma bike com estas características e um peso de 11,69kg não

Suspensão
Fox 32 Factory CTD Twinlock 120 mm
Travagem
Magura MT2 180/160 mm
Transmissão
Shimano SLX/XT 2x10

fosse de respostas rápidas e seriamente dedicada a XC de competição. Não foi pensada para longas maratonas rolantes, para isso recomenda-se uma 29er e uma menor altura do pedaleiro ao solo para maior estabilidade a grande velocidade. E é certo que a rolar em terreno acidentado não consegue manter a mesma velocidade da irmã 29er mas para o sobe e desce dos circuitos de XC é a solução ideal. Se fosse para rolar rápido nem sequer vinha com uma pedaleira 24/38. Com estas rodas assegura-nos transições rápidas e passagens ágeis entre zonas técnicas bem como uma personalidade fácil de lidar quando surgem pequenos drops ou raízes.



Qualidade e rigidez do quadro
Preço
Geometria confortável



Eixo traseiro de 15mm
Passagem interna dos cabos

O quadro é a mais valia desta BH e permite fazer upgrades à dimensão da carteira

O ângulo de 70º e a montagem de série asseguram que passas nas zonas técnicas com agilidade

Nesta espanhola também há genes portugueses. As rodas são da Blackjack e comportaram-se exemplarmente

TECH Info



Um quadro brilhante

TORAY FABRICA BLOCO BEM RÍGIDO

O FABRICANTE JAPONÊS TORAY que já produz quadros em carbono há mais tempo do que alguns de nós começaram a andar de bicicleta é o reponsável por esta sólida e rígida estrutura que ainda por cima saiu com um desenho particularmente apelativo. Utilizaram fibras de alto módulo (T24 e T30) que defendem ser uma ótima combinação entre rigidez e conforto. O desviador dianteiro está fixo diretamente no quadro (Direct Mount) melhorando o ajuste e a fiabilidade uma vez que a rigidez é superior neste tipo de fixação. O suporte do disco traseiro é do tipo post mount directo, a que a marca chama de Evo Brake mount. Isto assegura maior potência de travagem e redução das vibrações e ruidos. As escoras são mais achatadas com o mesmo objectivo de reduzir as vibrações e aumentar a rigidez.

...ao pormenor



O tato destes Magura é algo esponjoso, mas a potência de travagem é assegurada por uns discos de qualidade

A Fox 32 é uma mais valia nesta BH através do seu sistema CTD

Se pesquisares o site da marca notarás que poderás adquirir esta Ultimate em campanha por 2.052 euros por um prazo específico

Sim, é verdade. A montagem de origem traz rodas Blackjack. São rígidas quanto baste e não ganharam folgas no teste





O nosso veredito



Gonçalo Ramalho

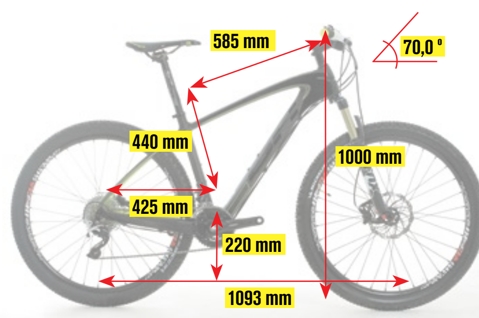
A posição de condução não é demasiado agressiva, com 70 graus na direção, um tubo horizontal de 585mm e um avanço de 100mm ficamos mais direitos do que imaginávamos numa bike de XC dedicada. Apesar do ultra rígido quadro gostávamos de ver um eixo passante de 15mm, tal como uma Fox com o cartucho FIT. A qualidade de construção do quadro é excelente e permite evoluir bastante no equipamento.

Ficha Técnica BH Ultimate RC 8.9

Quadro	Carbono
Suspensão F	Fox 32 Evolution OC CTD100mm
Direção	BH Lite
Manípulos mudanças	Shimano Deore
Manetes Travão	Magura MT2
Mudanças F/T	Shimano SLX/XT
Travões F/T	Magura MT2 180/160 mm
Eixo pedaleiro	Shimano
Alavancas pedais	Shimano
Cremalheiras	Shimano M625 24/38
Carretos	Shimano SLX 11-36 10v
Corrente	Shimano SLX
Avanço	BH Lite 100 mm
Guiador	BH Lite Rizer
Selim	Prologo X8
Espigão selim	BH Lite
Cubos F/T	Blackjack 650B S-lite
Aros F/T	Blackjack 650B S-lite
Pneus F/T	Michelin Wild Race R (27,5x2.10)
Tamanhos	S; M; L; XL
Peso aproximado	11,69 kg (M) s/ pedais

Preço aproximado. 2.414,90 euros

Importador www.bhbikes.com



Rival

ORBEA ALMA M30 27,5 **2.599 €**

PVP do site

Suspensão	Fox 32 Float 100 mm
Amortecedor	-
Travagem	Shimano SLX
Transmissão	Shimano SLX/XT
Peso	não divulgado

Com uma direção cónica e preparada para receber Di2, esta Alma vem com um equipamento sem falhas e que nos permite várias escolhas.



A nossa pontuação **8,00**

Quadro
Suspensão
Amortecedor
Mudanças
Travões
Rodas
Conforto
Comportamento a subir
Comportamento a descer
Preço/Qualidade
GLOBAL

Câmara GoPro Hero4 Silver

429,99 € **Importador** www.kpsport.com

É certo que a mais cara das GoPro, a Hero4 Black, foi concebida para profissionais e como tal proporciona a melhor qualidade que uma GoPro é capaz, bem como uma variedade de características e modos que a tornam compatível com edição profissional. Mas a verdade é que a Hero4 Silver representa a melhor opção para a maioria dos utilizadores amadores pelas suas capacidades e pelo facto de vir com um ecrã tátil LCD. Este LCD deixa-nos não só visualizar as fotos e vídeos como alterar os modos e configurações mais facilmente. Outras melhorias da Hero4 incluem um novo interface, a possibilidade de marcar momentos da gravação utilizando o botão Highlight Tag para mais tarde os podermos localizar facilmente, bem como melhoramentos nos controlos da câmara que nos permitem um acesso mais rápido às funções. Quando temos horas de vídeo filmado e queremos procurar aquele momento específico a vida torna-se bem mais fácil com este botão de highlight através da GoPro app ou do software de edição Studio da GoPro. Outras câmaras de ação já contam com esta função. E quando não estamos a gravar, este botão serve para acedermos aos menus, que estão também mais simples. As opções de resolução e de fps são tantas que esta é uma boa novidade. Quanto às dimensões, são as mesmas da Hero3/Hero3+, o que significa que podemos utilizar a mesma caixa protectora. Já a bateria é diferente.

DADOS A TER EM CONTA

A Silver grava vídeos até 4K a 15 fps (frames por segundo) mas este modo é aconselhável apenas para quem tem um bom computador e software de edição. Podemos gravar a 2.7K com 30fps, no entanto o modo que mais usámos foi 1080p com 60fps e para slow motion recomendamos o 720p com 120fps que resulta em imagens com grande suavidade – aqui a Black marca mais pontos já que faz 1080p com 120fps. Com a introdução de um sensor mais avançado, a qualidade da imagem melhorou. No modo 1080p a 60fps conseguimos uma nitidez e definição excecionais. As configurações possíveis são muitas, tanto em vídeo como no modo de fotografia, mas mais fácil do que descrever aqui todas essas hipóteses aconselhamos uma visita à página da GoPro. Uma característica que valorizamos é o facto de podermos gravar vídeo e tirar fotos em time lapse simultaneamente, isto é possível nos modos de 1080p a 30fps ou 720p a 60fps. O áudio também foi melhorado. O Protune, que já existia nas Hero 3 Black/Black+, "desbloqueia" todo o potencial da Hero4, tanto para vídeos como fotografias. Deixa a câmara gravar no seu bit rate mais elevado (45Mbps) e deixa-nos escolher entre um dos perfis de cor ou neutro, este ultimo é uma cor neutra que torna a pós-produção mais fácil; podes também escolher o white balance; a sensibilidade ISO e mais algumas opções. Não temos um controle completamente manual, mas podemos escolher uma das várias opções. Mas mesmo sem o Protune e todas estas funcionalidades a Hero4 ajusta-se rapidamente às mudanças de luz e responde bastante bem aos movimentos rápidos e vibrações. Além do highlight, outra novidade é o night lapse e o night photo. Estes modos, que vão para além da utilização na bicicleta, oferecem configurações de exposição personalizáveis de até 30 segundos para fotos individuais e timelapse. Tanto podes captar um céu estrelado como uma cena próxima mais iluminada com resultados bem interessantes. Por fim a última novidade: o Superview que permite capturar com uma perspectiva de ângulo ampliado, mais envolvente. O que este modo faz é utilizar a proporção de 4:3 e estendê-la dinamicamente para uma proporção de 16:9. Recomendamos este modo quando não apanhamos pessoas nas margens da imagem já que ficam com um aspecto esticado. Este Superview usa a altura do sensor da câmara que obtemos com 4:3, ou seja, vemos mais céu e chão.

CONCLUSÃO

A qualidade das imagens de vídeo com esta Hero4 é superior a qualquer marca concorrente que já tenhamos testado (a Sony já lançou uma action camera 4K mas ainda não a conseguimos testar). A definição, as cores e as inúmeras opções de configurações tornam-na uma excelente opção mesmo para utilizações profissionais, e é notável por exemplo a sua resposta em contraluz e mesmo em condições de pouca luz. Neste ponto – qualidade de imagem - é a referência do mercado. A definição é também excecional. Os modos disponíveis que não encontramos noutras câmaras (2.7K, Superview e Protune), bem como a quantidade de acessórios que podemos comprar são mais pontos a seu favor. Gostámos do touchscreen que torna a vida mais fácil e é bem visível mesmo nos dias mais luminosos. O que é que pode melhorar? A bateria. Este é o preço a pagar para ter uma máquina tão pequena e leve. Todos sabem que as GoPro nunca foram recordistas em autonomia mas mesmo assim melhorou.
Por exemplo, no modo 1080p 30fps a bateria dura cerca de 115 minutos. O wi-fi ligado obviamente não ajuda a poupar bateria nem sequer o touchscreen, por isso optámos por ter ambos desligados sempre que não eram necessários. Se queres gravar vídeos nas voltas longas onde não faltam bons motivos para a manter a gravar vais precisar de comprar uma bateria extra. Podia ter também um estabilizador de imagem e um GPS integrado, tal como a rival Sony. E o comando remoto que fazia parte do equipamento da Hero3 Black/Black+ tem agora de ser comprado à parte.





A ter em conta



Excelente qualidade de imagem
Mais modos disponíveis do que a concorrência
Acessórios disponíveis



Duração da bateria
Preço a condizer com a qualidade

Luz Knog Blinder 4

39,90 € **Importador** www.scvouga.pt

A Blinder 4 utiliza quatro LED´s bem potentes que nos dão 80 lumens de iluminação. As dimensões reduzidas (42x42x62mm) tornam esta luz mais leve (40g) e mais prática, tanto quando está montada no guiador como quando apenas a transportamos no Camelbak para o caso de virmos a precisar. A estrutura é feita de alumínio anodizado com um acabamento baço e o sistema de fixação ao guiador (ou outro ponto) depende da tradicional banda de silicone, sistema prático que dispensa ferramentas e que consegue manter a luz imóvel no guiador. Com uma autonomia de cerca de 3 horas (luz constante) e quase 50 horas (intermitente), o recarregamento faz-se através de uma porta USB. O alcance pode chegar aos 700/800 metros, o que é notável tendo em conta a sua dimensão, e os cinco modos de iluminação dão-nos opções de sobra.





A ter em conta


Iluminação potente (80 lumens)
Dimensões e peso
Instalação e recarregamento práticos


Nada a assinalar

Sapatos B´Twin BTT 500

59,95€ **Importador** www.decathlon.pt

Estes sapatos da B´Twin com sola rígida em nylon, três bandas de velcro e compatibilidade com cleats pretendem ser uma iniciação aos pedais de encaixe. A cor preta de toda a parte superior tem a vantagem de ocultar a sujidade, uma constante em todo o terreno, e a sola azul distingue-os dos demais.
Na zona do calcanhar proporcionam proteção suficiente em caso de impactos, já na biqueira não podemos contar com a maior robustez, aliás os nossos dedos dos pés ainda sofreram um pouco. O sistema de fixação das três bandas garante um ajuste fácil sem demoras. Gostámos do conforto no interior, sem costuras a incomodar ou palmilhas demasiado finas, e podemos rolar várias horas sem que surjam incómodos. Na sola, umas microfaixas na zona de fixação dos cleats ajudam a montá-los centrados, fazendo também a que fiquem imóveis. O rasto da sola, não sendo tão aderente como outras que temos testado em sapatos recentes, é suficiente para uma utilização de iniciação em que não seguimos pelos trilhos mais técnicos e rochosos. Tendo em conta a qualidade de construção, a robustez e o conforto que nos dão, estes sapatos vendidos por 59,95 euros são uma excelente opção para iniciação. Pesam 394g no tamanho 43 e estão disponíveis do 40 ao 46.







A ter em conta


Conforto
Estética
Preço


Rigidez da biqueira

Capacete Louis Garneau Edge

99,90€ **Importador** www.bhbikes.com

A cobertura plástica deste capacete da Louis Garneau é em forma de U, sendo os braços de interligação cruzados seis vezes de forma a reforçar a estrutura. Tem entradas de ar suficientes (22) para nos manter a cabeça fresca nos meses de verão e vem com uma pala da mesma cor. Depois de três meses de uso concluímos que é extremamente confortável, o baixo peso de 315 gramas ajuda bastante e o sistema de regulação também, uma vez que cria uma correta distribuição da pressão. Este sistema de regulação/ajuste é feito através do tradicional rotor giratório mas a cinta de aperto é ajustável também em ângulo. Assim podemos deixá-la mais para cima ou mais para baixo na zona da nuca graças a um sistema de pivot. A estética deste capacete de XC/trail e maratonas caracteriza-se por uma traseira pouco volumosa e uma seleção limitada de cores: em alternativa a este branco tens o preto e o verde. Estão disponíveis três tamanhos: S, M e L.







A ter em conta


Sistema de ajuste
Peso
Conforto


Nada a apontar

Jersey Berg Vertex Pro

54,99 € **Importador** www.bergcycles.com



A qualidade deste jersey da Berg deixou-nos mais uma vez orgulhosos de uma marca nacional. A saber: a elasticidade dos materiais (90% polyester e 10% elastano), a qualidade das costuras, algumas junções seladas, o silicone nas zonas onde queremos que não escorregue e a leveza do jersey. O processo de vestir e despir é fácil graças ao fecho zip de cima a baixo e os três bolsos traseiros, com um interior de fecho, são suficientes para o rider de XC. Um dos bolsos está coberto de um material repelente que permite guardar o telemóvel sem ficar coberto de humidade da nossa transpiração. Os logotipos refletores e os pequenos apoios para agarrar o dorsal são mais dois detalhes que marcam a diferença. Este confortável e respirável jersey está disponível nas cores preto, vermelho e branco e nos tamanhos S, M, L e XL.



A ter em conta



Elasticidade dos materiais
Conforto
Qualidade/preço



Poucas opções de cores



MAFRA TEM UM NOVO SPOT



RICARDO FERREIRA
PROPRIETÁRIO

BIKESPOT
MAFRA

ENDEREÇO: **AVENIDA PRIMEIRO DE MAIO N.º 16 A. 2640-455 MAFRA**

COORDENADAS: **38.939155, -9.331962**

CONTACTO: **261 144 396, 917 493 304**

EMAIL: **GERAL@BIKESPOT.COM.PT**

HORÁRIO: **SEGUNDA A SÁBADO: 10H ÀS 13 E DAS 14H ÀS 19H**

SITE: **WWW.BIKESPOT.COM.PT**

Como surgiu a tua ligação ao mundo das bicicletas?
Surgiu ainda nos meus tempos de juventude e foi aumentando à medida que fui crescendo e que me fui integrando mais neste meio das duas rodas. Nunca realizei competição, mas sempre utilizei a bicicleta para me divertir com os amigos. Pedalo pelo enorme gozo que me dá.

Têm muitos clientes estrangeiros, nomeadamente turistas que visitam Mafra?
Sim, uma percentagem da nossa clientela é constituída por estrangeiros. A proximidade com a Ericeira, que é reserva mundial de Surf, atrai milhares de turistas à região. Muitos deles, para além da prática do surf, também gostam de desfrutar das nossas paisagens através da utilização da bicicleta.

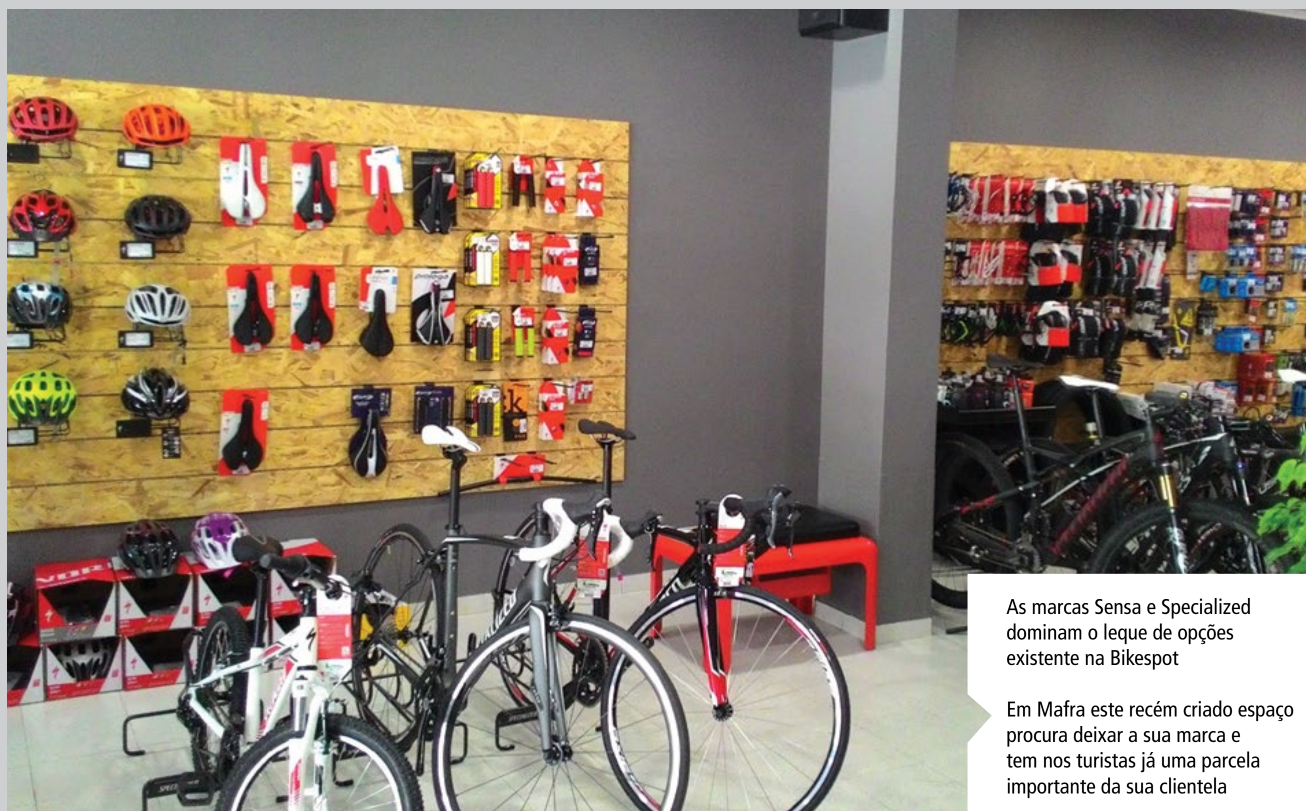
A primavera do corrente ano trouxe à vila de Mafra o aparecimento de uma nova loja de bicicletas: a Bikespot. Este espaço, dotado de 140m2 de área, tem em Ricardo Ferreira o seu mentor, numa equipa à qual se alia ainda o mecânico Rui Frutas. "A Bikespot nasceu devido ao gosto que temos pela bicicleta e pelo enorme gozo que a mesma nos proporciona. Queremos oferecer aos nossos clientes o melhor serviço ao nível de vendas, assistência técnica e serviço pós venda", explica-nos o proprietário Ricardo Ferreira.

Nesta loja mafrense, a Specialized e a Sensa desempenham o papel de celebridades, com os fãs de ambas as marcas a ali poderem testemunhar "in loco" as principais novidades com que esta dupla vai brindando o mercado: "Apostamos na Specialized por ser uma marca pioneira ao nível do desenvolvimento de novas tecnologias que visam melhorar a performance, não só das bicicletas em si, mas também do próprio ciclista que as utiliza. Por sua vez, a Sensa está a ter um papel crescente no nosso país, apresentando um excelente compromisso preço/qualidade".

Também no que aos acessórios diz respeito a escolha é multifacetada e assinalada por alguns nomes de primeira linha, como a X-Bionic, Mstina, Cateye, Rudy Project, Fizik, Camelbak, Morgan Blue e Garmin, entre outras.

Uma vez por mês, os responsáveis da Bikespot "vestem a pele" de cicerones e conduzem aqueles que a eles se quiserem reunir num passeio de BTT, que permite apresentar aos forasteiros os principais recantos daquele concelho. Uma atividade que, para lá da vertente lúdica, é mais uma etapa rumo à meta delineada por Ricardo Ferreira: "Queremos tornar a Bikesport numa referência do mercado. Encaramos cada cliente como único. Se mantivermos o nível de qualidade que o cliente exige e que nos permita marcar a diferença estou convencido de que o projeto irá vingar". A Bikespot tem nas redes sociais um instrumento primordial no processo de promoção junto do grande público e no BTT a variante dominante no momento de consumar vendas, facto também explicável pela localização numa geografia particularmente rica, caracterizada pelos duros, mas apelativos, trilhos adjacentes e pela proximidade de praias de rara beleza.

Os conceitos de profissionalismo e simpatia são ali orgulhosos pontos de honra que se misturam com uma dose adequada de ambição, traduzida num lema amiúde repetido por Ricardo Ferreira: "Diariamente procuramos dar o nosso melhor e todos os dias achamos que poderíamos ter feito ainda um pouco melhor".



As marcas Sensa e Specialized dominam o leque de opções existente na Bikespot

Em Mafra este recém criado espaço procura deixar a sua marca e tem nos turistas já uma parcela importante da sua clientela





PADRINHO DE LUXO
DANIEL SILVA APADRINHA RAID DA TROFA

O conhecido ciclista Daniel Silva da equipa Radio Popular/Boavista irá apadrinhar a edição inaugural do Raid BTT Trofa, jornada betetista que promete animar aquela cidade do distrito do Porto quando o calendário assinalar o dia 18 de outubro.
O 1.º Raid da Trofa resulta do trabalho conjunto dos grupos Bike Team Trofa, Lobos do Monte BTT e União Cicloturismo da Trofa, aos quais se associou o Blog Sou Trofense, entidades que uniram esforços com o intuito de ajudar a promover o BTT entre as gentes daquele concelho.
O tiro de partida soará quando o relógio indicar as 9h30, com os betetistas participantes a partirem então à conquista dos bonitos trilhos daquela região ao longo de 50 quilómetros. Este evento ficará ainda assinalado pela realização de um mini raid, que não ultrapassará os 25 quilómetros.
Os três primeiros classificados masculinos e femininos terão direito a prémio. O processo de inscrições para este evento nortenho abriu a 18 de maio.
Contacto: www.raidbttdatrofa.pt.

A 15 DE NOVEMBRO
FESTA EM FAMÍLIA

Um ambiente descontraído e de confraternização familiar. É isso que se espera da II Maratona Rota dos Olivais, evento que proporcionará uma manhã diferente a todos aqueles que a 15 de novembro marquem presença na freguesia de Malpica do Tejo, no concelho de Castelo Branco.
Com o preço da inscrição a cifrar-se nos 10 euros sem almoço incluído e nos 17 euros já com aquela respetiva refeição devidamente inserida no cardápio, esta iniciativa será composta por uma maratona constituída por uma extensão de 60 quilómetros, existindo ainda espaço para a realização de uma Meia Maratona de 40 quilómetros. Também o espaço para as famílias não foi descurado, com um passeio familiar composto por 20 quilómetros a figurar igualmente na agenda. **Contactos: www.mexetgeral.wix.com/mexetmais e www.goo.gl/forms/FuVapGc0Jm.**







H. C. DE TURQUEL AVENTURA-SE PELOS TRILHOS
DO HÓQUEI PARA O BTT

O Hóquei Clube de Turquel é, por norma, notícia no mundo do Hóquei em Patins, mas desta feita esta entidade é alvo de atenção também entre as gentes do BTT, pois tem a seu cargo a organização do Raid BTT Hóquei Clube de Turquel/ Carnes Valinho.
Este raid, que viverá a sua edição inaugural no dia 26 de julho, deverá levar 300 betetistas à freguesia de Turquel, no concelho de Alcobaça. O ponto alto desta iniciativa será um percurso constituído por uma extensão total de 50 quilómetros, caracterizados por um acumulado de 900 metros e um nível de dificuldade físico e técnico médio/ alto. Para os betetistas inscritos que se sintam em menor boa forma física existirá ainda um percurso menos exigente, que não ultrapassará os 30 quilómetros e que contará com somente 400 metros de acumulado, afigurando-se como um desafio menos exigente do ponto de vista físico e técnico.
O tiro de partida soará pelas 9h30 daquele dia de verão, e 10 euros será o valor que terás de despender para realizares a tua inscrição.
Contactos: www.apedalar.com/eventos/, talachabikeshop.hct@gmail.com, www.trilhoperdido.com.



TRANS-IBÉRICA EM BTT TEJO/TAJO VIVO
DESAFIO CONCLUÍDO COM ÊXITO

Encerrou, com sucesso, no passado dia 30 de maio, no Parque das Nações (Lisboa), a Trans-Ibérica em BTT Tejo/Tajo Vivo, a maior travessia da Península Ibérica em bicicleta de todo-o-terreno. Ao todo, foram percorridos, por seis atletas, mais de 1.210 quilómetros junto ao Tejo, distribuídos por 13 etapas (com um acumulado de subidas superior a 16 mil metros).
No final, num simbólico gesto de ligação entre o ponto de partida e de chegada, os participantes devolveram ao Rio Tejo, em pleno Parque das Nações, a água que recolheram na nascente, na Serra de Albarracín, em Espanha. O evento culminou com um jantar de convívio no Bairro Alto.
Esta travessia é uma das iniciativas do projeto ibérico Tejo/Tajo Vivo - composto por 17 Associações de Desenvolvimento Local portuguesas e espanholas - e que tem por objetivo afirmar os territórios, situados nas margens do Tejo, como um destino turístico integrado.









VANTAGENS

DE SER SÓCIO BIKE TEAM



SEGURO da Federação Portuguesa de Cicloturismo
DESCONTOS ESPECIAIS NAS LOJAS aderentes do BIKE Team
DESCONTO DE 10% nos passeios BIKE Team
ACESSO ONLINE às imagens dos passeios BIKE Team
DESCONTO nos produtos BIKE Team
DESCONTO DE 40% na assinatura anual da revista BIKE Magazine
DESCONTO DE 35% nas assinaturas de outras publicações do grupo Motorpress Lisboa

O Clube BIKE Team

O BIKE Team é um clube de sócios da revista BIKE Magazine, que organiza e apoia eventos de BTT em todo o país e que oferece também serviços, atividades e benefícios aos betetistas que a ele pretendam aderir.

Seja sócio do BIKE Team

Inscreva-se em: www.biketeam.pt / eventos@motorpress.pt ou tel: 214 154 531



LIMITADA A 200 BETETISTAS

5.ª MEIA MARATONA VILELA BTT

Habitas perto da freguesia de Vilela, em Oliveira do Hospital? Se a tua resposta a esta questão foi afirmativa, então apressa-te para que possas ser um dos 200 participantes na 5.ª Meia Maratona Vilela BTT, evento que terá o seu arranque pelas 9h do dia 15 de novembro.
Os betetistas que naquele domingo de outono se aventurem pelos trilhos desta região terão ao seu dispor dois percursos. O mais longo levará os fãs das bikes a testarem a sua performance ao longo de 45 quilómetros, ao passo que o mais curto permitirá aos participantes desfrutarem das paisagens da região centro no decurso de 30 quilómetros.
Com almoço incluído, o preço da inscrição desta iniciativa organizada pelo grupo Vilela BTT será de 12,50 euros.
Contacto: www.apedalar.com.



CLÁSSICAS DAS DUAS RODAS

BICICLETAS ANTIGAS VOLTAM A DESFILAR

Pelo 12.º ano consecutivo, a Associação Nacional de Bicicletas Antigas (ANBA) e o grupo "MEN IN BIKE" - situados na localidade da Burinhosa - organizam o Encontro Nacional de Bicicletas Antigas (ENBA). O evento está agendado para o dia 26 de julho, e contará com participantes provenientes de diversas partes de Portugal e do estrangeiro, tendo as inscrições ficado limitadas a 750 participantes.
De realçar que a ANBA irá marcar presença no Motorclássico - Salão Internacional de Automóveis e Motociclos Clássicos a ter lugar na FIL, na Automobilia do CAAA em Aveiro, no LeiriaShopping, com uma exposição de Bicicletas Antigas, e no Autoclássico na Exponor.
Contactos: www.enbaburinhosa.com e www.facebook.com/meninbike.enba.

ULTIMAM-SE OS PREPARATIVOS

MARATONA DAS CALDAS EM CONTAGEM DECRESCENTE

Já se ultimam os preparativos para a 9.ª Maratona Cidade Caldas da Rainha/Auto Leandro Santos, evento organizado pelo BTTeimosos que rolará pelos trilhos da aldeia de Campo, no concelho das Caldas da Rainha, quando o calendário assinalar o dia 12 de julho.
Um percurso constituído por uma distância de 70 quilómetros será o grande desafio colocado aos betetistas participantes, existindo ainda um percurso mais curto, na ordem dos 40 quilómetros, disponível para todos aqueles que não estejam com espírito para tão grandes aventuras.
Sem almoço incluído, o preço das inscrições será de 10 euros. Contudo, se findas as pedaladas pretenderes responder também às pretensões do estômago fica a saber que terás de desembolsar 15 euros.
Contactos: www.btteimosos.com e www.apedalar.com.



2.ª MARATONA JOMARA TEAM

SETÚBAL EM GRANDE ESTILO

A Associação BTT/Ciclismo Probike Jomara Team leva a cabo no próximo dia 6 de setembro, na cidade de Setúbal, a 2.ª edição da Maratona BTT Jomara Team. Integrando as festas bocagianas da cidade de Setúbal, o pano de partida e chegada desta maratona estará instalado no Parque Urbano de Albarquel. O ponto alto desta festa será a maratona de 70 quilómetros constituída por um itinerário com um índice de dificuldade classificado de médio/alto, onde saltam à vista os 1300 metros de desnível acumulado. No plano de atividades, para este dia de início de setembro, figurará ainda uma Meia Maratona que viajará pelos trilhos sadinos ao longo de 45 quilómetros.
As inscrições serão limitadas a 250 participantes e poderão ser efetuadas até ao dia 22 de agosto.
Contactos: jomara.team@sapo.pt e www.jomarateam.pt.



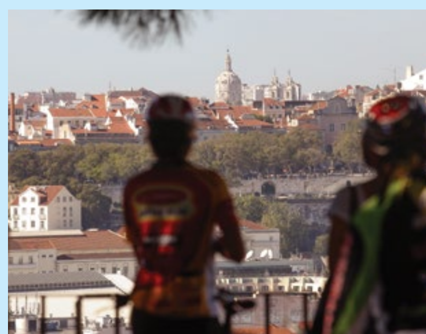












12º PASSEIO PORTO ANTIGO

13 DE SETEMBRO

A Loja Pato Cycles tem mais mais uma vez a missão de organizar o emblemático passeio Porto Antigo, sempre em estreita colaboração com a BIKE Magazine. O objetivo deste evento é dar a conhecer o melhor que a Cidade Invicta tem para oferecer, percorrendo as ruas em pelotão e de forma tranquila. Nas próximas edição da BIKE dar-te-emos mais informações acerca deste passeio com data marcada para o dia 13 de setembro.

17º PASSEIO LISBOA ANTIGA

27 DE SETEMBRO

Paisagens ribeirinhas, ruas estreitas, calçadas, avenidas e ciclovias compõem este passeio, que já organizamos há 17 anos. O percurso de cerca de 33km será guiado e terá escolta policial, para poderes desfrutar de Lisboa com a máxima segurança e em artérias onde não é frequente ver pessoas a pedalar.

Haverá, como é tradição, a oferta de brindes, abastecimento e o sorteio de alguns produtos exclusivos. Se queres conhecer a capital de forma descontraída e divertida, marca o dia 27 de setembro na tua agenda.

MARATONA TRILHOS DA RAIA

11 DE OUTUBRO

A Associação de Cicloturismo de Idanha-a-Nova (ACIN) vai organizar a sua XI Maratona Trilhos da Raia no dia 11 de Outubro. Esta prova tem passagem por locais emblemáticos do Concelho de Idanha-a-Nova, nomeadamente pelas suas aldeias históricas e paisagens naturais de rara beleza.

As inscrições terão início a 25 de Julho às 00h. Para mais informações visita o site www.acin.com.pt. Como sempre, vamos lá estar!



A agenda

Dia 4

1.ª RESISTÊNCIA DE BTT NOTURNO DE VAGOS

Organização: Associação Desportiva e Cultural Sosense
Local: Quinta do Ega (Vagos)
Contacto: www.trilhoperdido.com

3 HORAS DE RESISTÊNCIA BTT ALDE'A SUNSET CHALLENGE

Organização: ALDEA- Associação Lazer e Desporto EntrAventuras
Local: Viatodos (Barcelos)
Percurso: 7 km
Contacto: www.aldea.pt

Dias 5

2.º TRILHOS SARGENTO MOR DE VILAR

Organização: Calca Folhas Bike Team
Local: Areias de Vilar (Barcelos)
Percurso: 45, 15 km
Contacto: www.jfuave.pt/btt

V PASSEIO BTT SILVARES COM VIDA

Organização: Silvares com Vida- Associação Cultural e Recreativa
Local: Silvares (Guimarães)
Percurso: 35 km
Contactos: silvarescomvida@gmail.com, www.silvarescomvida.pt

10.ª MARATONA VALE DO SADO

Organização: BTT Team Cegonhas do Sado
Local: Alcácer do Sal
Percurso: 80, 60 km
Contacto: cegonhasdosado@gmail.com

VI MARATONA BTT PIRANHAS DO ALQUEVA

Organização: Piranhas do Alqueva
Local: Reguengos de Monsaraz (Évora)
Percurso: 114, 89 ou 54 km
Contacto: www.apedalar.com

Dia 12

I º POR TERRAS DO CONDE

Organização: Tenrinhos da Bicla
Local: Alferrarede Velha (Abrantes)
Percurso: 40, 25 km
Contacto: www.porterrasdoconde.weebly.com

2.º MTB FOX MARATHON-RAPOSA

Organização: Tigres do pedal
Local: Raposa (Concelho de Almeirim)
Percurso: 74, 37 km
Contacto: www.trilhoperdido.com

7.ª MARATONA BTT V.C. BIKE

Organização: V.C. Bike
Local: Lobão (Santa Maria da Feira)
Percurso: 60, 40 km
Contacto: vcbikebtt@gmail.com

II RAID BTT ROTA DO OURIVES

Organização: Associação Desportiva de Vilamar
Local: Vilamar (Cantanhede)
Percurso: 45, 20 km
Contacto: www.cm-almeida.pt

1.ª RESISTÊNCIA BTT ALIADOS F.C. LORDELO

Organização: Aliados F.C. Lordelo
Local: Lordelo (Paredes)
Contactos: eventos.aliadosfc@gmail.com, www.aliadosfcformacao.blogspot.pt/p/eventos.html

9.ª MARATONA CIDADE CALDAS DA RAINHA/AUTO LEANDRO SANTOS

Organização: BTTeimosos
Local: Caldas da Rainha
Percurso: 70, 40 km
Contacto: www.btteimosos.com

7.ª MARATONA VALE DO VOUGA

Organização: Clube BTT Vale do Vouga
Local: Águeda
Contacto: www.maratonavaledovouga.com

Dias 18 e 19

XI EDIÇÃO DA CS DESIGN MARATONA BTT DE OURÉM

Organização: BTT Clube dos Pinheiros
Local: Ourém
Percurso: 60, 45 ou 30 km
Contactos: bttclubedospinheiros@gmail.com e www.bttclubedospinheiros.com

Dia 19

5.ª MARATONA BTT BROA D'AVINTES

Local: Avintes (Vila Nova de Gaia)
Percurso: 75, 45 ou 30 km
Contactos: maratonabttbroadeavintes@gmail.com e www.maratonabttbroadeavintes015.blogspot.pt

7ª MARATONA BTT AGUIAR

Organização: Clube BTT Aguiar
Local: Aguiar (Viana do Alentejo)
Percurso: 65, 40 ou 25 km
Contacto: www.apedalar.com

III BTT ROTA DE SOUTO

Organização: Souto Team
Local: São Miguel do Souto (Santa Maria da Feira)
Percurso: 40 km
Contactos: rotadesouto@gmail.com e www.rotadesouto.wix.com/rotadesouto

Dia 25

1.ª RESISTÊNCIA BTT NOCTURNA VILA DE MAÇÃO

Organização: São Miguel Bike - Associação Desportiva, Rec. e Cultural de S. Miguel
Local: Mação
Percurso: 6 km
Contactos: 934 271 154, s.miguelbike@gmail.com e www.smbike.pt

Dia 26

XII ENCONTRO NACIONAL DE BICICLETAS ANTIGAS

Organização: Grupo Men in Bike
Local: Burinhosa (Pataias)
Contacto: www.enbaburinhosa.com

1.º RAID BTT HÓQUEI CLUBE DE TURQUEL/ CARNES VALINHO

Organização: Hóquei Clube de Turquel
Local: Turquel (Alcobaça)
Percurso: 50, 30 km
Contactos: talachabikeshop.hct@gmail.com e www.trilhperdido.com





Um raid especial

CABEÇA GORDA, EM PLENO BAIXO ALENTEJO, VOLTOU A VIVER UM FIM DE SEMANA ESPECIAL COM A REALIZAÇÃO DA 11ª EDIÇÃO DO "RAID TERRAS DE MATO", UM EVENTO COM CARACTERÍSTICAS ÚNICAS E MUITO BEM ORGANIZADO PELA SECÇÃO BTT FERRÓBICO. QUASE MEIO MILHAR DE BETETISTAS DESFRUTARAM DE TRILHOS INTENSOS, PAISAGENS ÚNICAS E UM CONVÍVIO SALUTAR COM MUITA ANIMAÇÃO À MISTURA.

[texto] Nuno Amaral [imagem] Nuno Amaral

Situada a 12 km da cidade de Beja, capital do Baixo Alentejo, Cabeça Gorda recebeu o 11º Raid Terras de Mato, um evento com uma envolvência única, onde o ato de vir pedalar é, simultaneamente, um pretexto para se desfrutar de um fim de semana de muito convívio e onde o bem receber das gentes alentejanas se aplica no seu expoente máximo. Tudo isto proporcionado pela incansável secção BTT Ferróbico.

A aventura começou a desenrolar-se no sábado. Desde a sua primeira edição que o BTT Ferróbico realiza uma receção àqueles que chegam um dia antes do evento propriamente dito. Esta tradição começou a ficar famosa ao longo dos anos e demonstra uma maneira única de receber destas gentes, num ritual que continua até aos dias de hoje com os mesmos moldes: muita comida, bebida e convívio. Este ano, o Raid Terras de Mato contou com a presença de 450 betetistas, que tiveram três opções de percurso: 45 km, com 750m de desnível acumulado; 75 km com 1400m de desnível acumulado; ou o passeio família. Muitos dos participantes são presença habitual, pois quando se vem pela primeira vez é difícil não regressar. No dia do raid, muita da população da Cabeça Gorda arregaça as mangas e vem ajudar para que todos saiam da sua aldeia satisfeitos e com vontade de voltar. Nas primeiras horas do dia a azáfama começa. A entrega de dorsais é rápida e no mesmo local é servido a todos um pequeno-







almoço com muita variedade. Num ápice, a zona de partida rapidamente começa a ter um colorido especial. Tudo isto acompanhado com muita animação e várias atuações que atenuam os momentos de espera até se dar a partida.

Imagens dignas de bilhete-postal

Às 9 horas foram dadas as primeiras pedaladas. Um momento de grande emoção para todos aqueles que durante alguns meses trabalharam arduamente para promoverem momentos inesquecíveis aos forasteiros que visitam Cabeça Gorda neste fim de semana. Percorreram-se trilhos que foram do agrado de todos, com fantásticas paisagens e trilhos a condizer, sendo que todos tiveram ao dispor todo o tipo de terreno, com imagens que davam autênticos bilhetes-postais. No que concerne à marcação, esta foi exemplar sendo quase impossível alguém se enganar, sinónimo de uma organização com uma logística fantástica.

Nos 45 km existiram oito zonas de abastecimento (ZA) com muita água natural ou fresca, muita variedade de comida e muita simpatia. Por sua vez, nos 75 km os betetistas puderam retemperar forças em 12 zonas de abastecimento. Foi importante ter este número de ZA pois o calor já se fazia sentir e foi essencial repor líquidos para se continuar a desfrutar dos trilhos, sem quaisquer problemas. Os que pela primeira vez marcaram presença neste raid estavam deslumbrados com os trilhos percorridos, com toda a logística envolvida, assim como também com as surpresas que são já uma característica identificativa deste evento. A originalidade impera, nunca desperdiçando uma ou





Muitos foram os betetistas que com a sua boa disposição e bom humor concederam um colorido especial à habitualmente pacata freguesia de Cabeça Gorda



O BAIXO ALENTEJO REÚNE

CARACTERÍSTICAS ÚNICAS QUE TORNAM ESTE EVENTO EM ALGO DE MEMORÁVEL INCAPAZ DE DEIXAR INDIFERENTES OS BETETISTAS QUE NELE PARTICIPAM





outra gargalhada por quem é surpreendido no meio do mato.

O "ex-libris" do dia

O ambiente em pleno centro da aldeia é fantástico durante horas com a chegada de todos os participantes, enquanto no Campo de Jogos José Agostinho de Matos muitos já desfrutavam do "ex-líbris" deste raid: o almoço. Esta é uma refeição de onde ninguém arreda pé, pois a par de um apetitoso e fausto repasto podemos desfrutar ainda de um cartaz cultural com atuação de vários artistas. Tudo isto com muita comida e bebida à descrição. O final da festa fez-se com todos os atletas que foram ao pódio. Raid Terras de Mato um raid que continua a ser apreciado por muitos, pois a organização da secção do BTT Ferróbico é simplesmente... fantástica.










PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com


PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

10ª Maratona de Tábua

A HORA DA DESPEDIDA



2000 PESSOAS ACORRERAM A TÁBUA PARA DAREM FORMA À 10ª MARATONA DAQUELA VILA, NAQUELA QUE DEVERÁ TER SIDO A ÚLTIMA VEZ QUE A ASSOCIAÇÃO MK MAKINAS METEU MÃOS À OBRA PARA COLOCAR DE PÉ ESTE EVENTO. COM NOSTALGIA, MAS TAMBÉM COM INTENSA BOA DISPOSIÇÃO, ESTE EVENTO TEVE AINDA MAIS BRILHO NA HORA DA DESPEDIDA.

[texto] Pedro Ferreira Borges
[imagem] Eduardo Costa e organização

Eram 8h30 na manhã de domingo, que marcava o sétimo dia do mês de junho. O Sol ameaçava fazer sentir a sua força. Num dia que prometia excelentes condições para usufruir da praia, estão reunidas cerca de duas mil pessoas na cidade de Tábua. O que as faz trocar o litoral por esta cidade do interior, é a expectativa criada à volta daquele que promete ser o maior evento de BTT do país. Além disso, e como me disse um grande amigo, são as bicicletas o denominador comum da maior parte da população. Muitos daqueles que verdadeiramente ficaram adeptos deste desporto, esgotaram as inscrições da 9ª edição da Maratona BTT Tábua em pouco mais de meia hora, motivando a organização a agendar a 10ª edição para o fim de semana seguinte. O cartaz prometia mais de 23 km de singletracks para aqueles que se aventurassem na maior distância, 75 km e cerca de 13 para os participantes da meia-maratona, sendo que uma boa parte destes se fazia em construções de madeira, mais propriamente 49 edificadas especificamente para o efeito.

A experiência nos trilhos

Iniciado o evento, pedalei com a ansiedade natural de quem, apesar de participar pela primeira vez, ouvia desde há algum tempo os comentários de amigos e colegas de equipa, e ia lendo um pouco sobre as edições anteriores. Finalmente



"A MAIOR SURPRESA CHEGAVA NO TRILHO DOS GAIOS. AQUI, AS PONTES DE MADEIRA TÊM O SEU MÁXIMO EXPOENTE, PERMITINDO AOS PARTICIPANTES CIRCULAR ATRAVÉS DE UMA RIBEIRA"



chegaram os tão falados trilhos. Estes completamente cicláveis, impecavelmente limpos e sinalizados mostravam que o trabalho e preparação por parte da Organização tinha começado há meses. Iniciando no trilho do Inglês, avançava no percurso sempre com a expectativa do que viria a seguir, gozando o melhor que o BTT tem para oferecer.
A maior surpresa chegava no trilho dos Gaios. Aqui, as pontes de madeira têm o seu máximo expoente, permitindo aos participantes circular através de uma ribeira, atravessando-a por várias vezes. O imenso público presente neste e noutros trilhos, ajudado por dois autocarros disponibilizados pela organização para que os espectadores chegassem rapidamente, acarinhava e incentivava os atletas.
A animação foi uma constante ao longo de todo o caminho percorrido, mas principalmente nos abastecimentos, onde nada faltou para satisfazer o cansaço dos betetistas participantes e retemperar forças e energia. Bandas de música, grupos folclóricos, e até mesmo um Tarzan saído do meio do mato no trilho da Selva fizeram lembrar-me que para além do esforço, é a diversão e animação que nos leva mais longe neste desporto.

O momento final

Terminado o percurso, fiquei junto da meta a contemplar a chegada de outros participantes. O Speaker anunciava um a um o nome dos atletas como se de um ciclista profissional se tratasse, e enchia ainda mais de orgulho, aqueles (e fizeram-no quase todos) que completaram o desafio. Foi também junto à meta que tomei conhecimento que esta seria a última edição da Maratona de Tábua. Tentei, junto da organização, tomar conhecimento das verdadeiras razões por detrás desta decisão, ainda que sem efeito. Compreendo que preparar um evento desta envergadura seja uma prova de superação. Entendo também que fica demonstrado que quando existe vontade e saber os participantes irão inevitavelmente responder afirmativamente.
Apelo aqui ao clube MK Makinas, mas principalmente à autarquia de Tábua, que não deixe cair a organização deste evento. Da minha parte, muito gostaria de vos dizer até para o ano.



27,5" 29"

Fazemos rodas desde 1[illegible]8[illegible]

Rodas centradas à mão pelos nossos peritos c[illegible] mais de 25 anos de experiência.
Eleitas por atletas que competem nas provas de xc e maratona mais duras do planeta.
Provavelmente as preferidas pelos fanáticos do peso.

www.progresscycles.com

XCD-CB



PESO 27,5" SET 1.331g
29" SET 1.377g

PREÇO Cjt 29": 1.298€
Cjt 29" para Lefty 1.361€

CUBOS TURBINE ULTRA

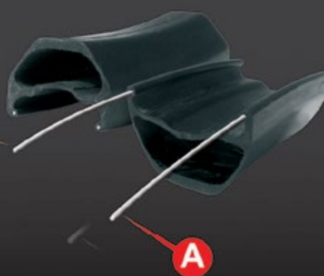
Cubos ultra ligeiros em alumínio 7075 CNC
4 rolamentos selados de máxima precisão
Eixo e núcleo de alumínio 7075 T6. Atrás, 3 linguetes sobredimensionados
e aletas largas para maior rigidez lateral.
Fácil manutenção e troca de eixos.
Adaptador para eixo dianteiro de 15 mm incluído

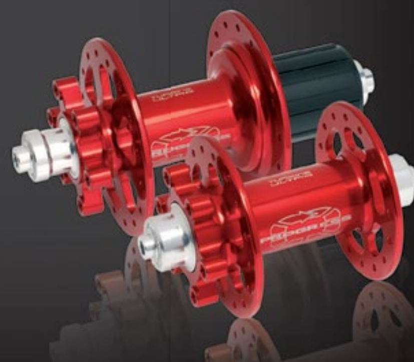
ARO

Aros de Carbono High Modulus Fuiber HD com High TG Epoxy
Largura 24 mm, Desenhado para Tubeless ready, suporte em titânio A

OPÇÕES

Cubo Lefty dianteiro
Eixo 12x142 mm atrás, Núcleo para SRAM XX1, Rolamentos cerâmicos.
Cores: Cubos vermelhos ou pretos





Rota do Bacalhau

MARATONA SOLIDÁRIA

AS RECEITAS OBTIDAS COM A MARATONA ROTA DO BACALHAU REVERTERAM EM PROL DA INSTITUIÇÃO OBRA DA CRIANÇA. TAMBÉM POR ISSO OS BETETISTAS FORAM RECEBIDOS DE FORMA CALOROSA.

[texto] Pedro Bello Dias [imagem] Organização

Definido que foi, há mais de meia dúzia de anos pelo Rotary Club de Ílhavo, o projeto solidário de angariar fundos para ajudar e dinamizar a Obra da Criança, rapidamente se fez luz, na perspicácia dos organizadores. Estava encontrada uma boa fórmula para conseguir reunir uma assinalável moldura humana, expressa numa extensa lista de participantes, que gostassem de atividade desportiva ao ar livre (não há limite de espaço), em ambiente divertido e descontraído e com espírito corporativo. Os praticantes de BTT, vá lá saber-se porquê, mas certamente que tal estará relacionado com níveis culturais, valores e mentalidades, têm por norma um espírito e uma sensibilidade muito virada para as boas práticas de cidadania.



Obra da Criança: a meta comum

A Obra da Criança constitui uma

valência do Património dos Pobres da Freguesia de Ílhavo, Instituição Particular de Solidariedade Social, cujos estatutos datam de 1959 e foi seu fundador o Padre Júlio Tavares Rebimbas. É um lar de infância e juventude que acolhe crianças dos 2 aos 18 anos que se encontram em situação de risco social. É para financiar e custear projetos diretamente ligados à Obra da Criança que revertem todas as receitas das inscrições desta prova. Para uma boa quantidade de betetistas este seria, "de per si", motivo válido para participarem numa iniciativa com estas caraterísticas. Se juntarmos a este mote uma organização que tem primado pela melhoria sistemática do que já deu provas e apimentarmos com um almoço de chorar por mais, não há amante de BTT que ofereça grande resistência em participar em mais uma edição da Maratona Rota do Bacalhau, evento que uma vez mais animou ílhavo, no distrito de Aveiro.

Um apoio entusiástico

Quando, à hora definida, soou o tiro de partida, o centro daquela urbe mudou de cor. Bem mais de mil atletas invadiram de alegria e dinâmica esta pequena cidade que S. Pedro já havia privilegiado com um sol radioso. Eram às centenas as pessoas que aclamavam pelos atletas dando som e alegria à cidade e muito alento aos participantes. Ao longo de todas as povoações por onde a prova/passeio passou a presença das populações locais foi constante e alegre e mesmo os betetistas já mais cansados na fase final da prova enchiam-se de brios quando se avizinhava uma concentração de gentes das terras. Foi com este espírito vigente que decorreu todo o evento. Os primeiros trinta quilómetros foram altamente rolantes e a privilegiar quem gosta de zonas planas e fugazes. Esta estratégia foi interessante pois não houve qualquer engarrafamento ao contrário do que aconteceu o ano passado. Terá também sido algo desconcertante para alguns atletas que não olharam para a altimetria da prova e achando que a média estava mais alta do que o habitual serviu-lhes de tal fator de animação que, quando deram por ela, nos últimos vinte quilómetros, as pernas começaram a tremer e a pulsação teimava em não descer. Mas o espírito manteve-se sempre em alta e uns, com o alento dos outros e com a alegria das populações, lá se foram arrastando até ao final das hostilidades. Muito gira e divertida esta fase final da prova onde encontrámos um pouco de todos os condimentos que se esperam de uma prova de BTT. Acresceu





A VERTENTE SOLIDÁRIA DESTA MARATONA VOLTOU A SER PEÇA-CHAVE PARA A FORTE ADESÃO VERIFICADA, TAL COMO PARA O ESPÍRITO ENTUSIÁSTICO DENOTADO POR TODOS



que, alvitro, mais de dois terços da dita decorreu em zonas florestais garantindo assim uma temperatura agradável quando o pressuposto eram temperaturas bem mais elevadas.

Duas abundantes e muito simpáticas zonas de abastecimento apoiavam e restabeleciam as energias dos participantes nesta prova dimensionada e estruturada a preceito.

Todas as forças vivas da cidade estiveram presentes: município, freguesias, bombeiros, autoridades policiais, escolas, empresas patrocinadoras... todas a remar sob a incondicional tutela dos Rotary Club de Ílhavo. Agradecidos pelo convite para sermos parte ativa num projeto pelo qual envidaremos esforços pela sua desejada continuidade e por um domingo muito divertido.








Alberto Contador.
Giro d'Italia 2015 Champion




TREK Factory Racing



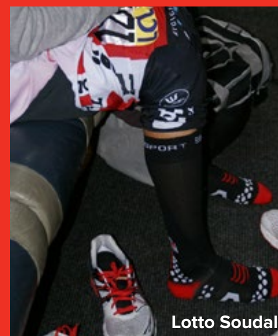

IAM Cycling




Équipe Cycliste FDJ






Lotto Soudal

RECUPERA COMO UM PROFISSIONAL

A **COMPRESSPORT**® tem vindo a desenvolver os seus produtos de acordo com as necessidades de cada desporto.
8 das equipas de ciclismo profissionais Pro Tour elegeram, confiam e utilizam diariamente os produtos **COMPRESSPORT**® em recuperação e viagem.



























COMPRESSPORT®
VEINO-MUSCULAR COMPRESSION TECHNOLOGY





www.compressport.pt

PDF-TOOLS Click to buy NOW! www.tracker-software.com

CIRCULAÇÃO NA VIA

REGRAS DE OURO





PDF-TOOLS Click to buy NOW! www.tracker-software.com

AO CIRCULAR NA VIA PÚBLICA, O UTILIZADOR DE BICICLETA DEVE ESTAR CONSCIENTE DOS SEUS DIREITOS, MAS DEVE IGUALMENTE ESTAR CIENTE DE QUAIS SÃO OS SEUS DEVERES, PARA QUE A PARTILHA DO ESPAÇO COMUM COM OS DEMAIS VEÍCULOS MOTORIZADOS, PEÕES E ATÉ OUTROS VELOCÍPEDES POSSA DECORRER SEM INCIDENTES DE MAIOR. MOSTRAMOS-TE ALGUMAS REGRAS DE OURO QUE JAMAIS DEVES DESCURAR.

[texto] Fernando Lebre [imagem] Luís Duarte e Fotolia

Quando soaram as 12 badaladas que assinalavam o início de 2014, entrou em vigor o novo Código da Estrada. Este documento veio permitir que os velocípedes gozem de um estatuto equiparado ao dos veículos motorizados, numa clara intenção do legislador em seguir a tendência já vigente em diversos países do espaço europeu e no qual o ciclista é encarado como um utilizador de pleno direito do espaço rodoviário. Esta alteração levou a modificações de monta em hábitos que se haviam tornado rotineiros com o passar dos anos. Uma das mais relevantes é o facto de os ciclistas terem deixado de ter a obrigatoriedade de conceder prioridade aos veículos motorizados em cruzamentos ou entroncamentos, cenário verificado até então. Deste modo, e em caso de não existir sinalização em contrário, na cedência de passagem tem prioridade quem se apresenta pela direita, mesmo tratando-se de uma bicicleta (não existindo assim distinções entre os veículos motorizados e um velocípede). Já nas rotundas, a revisão legislativa passou a determinar que o condutor de um velocípede deve ocupar a via de trânsito mais à direita sem prejuízo de facultar a saída dos condutores que assim o desejem. De realçar também que sempre que assim o desejarem, as crianças até aos dez anos podem andar de bicicleta nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões, sendo, neste caso específico, equiparadas ao trânsito de peões e não de automóveis.

Uma questão de escolha

Uma das questões que continua a causar mais celeuma no debate da relação entre veículos motorizados e velocípedes em plena via pública é a não obrigatoriedade que estes últimos têm em possuir um seguro de responsabilidade civil. Embora por norma os acidentes que envolvem bicicletas ocorram a velocidades baixas, não é incomum existirem danos materiais a lamentar. Se a responsabilidade do sinistro for imputada ao condutor de um veículo motorizado, a empresa seguradora do respetivo veículo terá a seu cargo o ressarcimento dos custos resultantes do incidente. Se, pelo contrário, a responsabilidade for do ciclista, e o mesmo não for possuidor de nenhum seguro de responsabilidade civil, caber-lhe-á arcar, a título individual, com os custos inerentes à reparação do ou dos demais veículos acidentados, assim como os tratamentos médicos de que tenham de ser alvo os peões ou condutores dos restantes veículos envolvidos no acidente. Perante estes dados, cabe a cada ciclista tomar a decisão se no seu caso específico acha conveniente, ou não, subscrever um seguro de responsabilidade civil.

Ideias a reter

Quando no dia-a-dia utilizamos a bicicleta para pequenas deslocações, existem um conjunto de dúvidas acerca dos comportamentos mais adequados a tomar e para as quais não encontramos resposta imediata. Contudo, e para além do conhecimento da legislação que deverás ter na "ponta da língua", procura colocar no terreno também o teu bom senso. Não sendo uma regra assente em papel, o mesmo



(ou a falta dele) poderá muitas vezes fazer a diferença entre uma condução segura ou o aumento exponencial dos riscos de acidente. **Ainda assim, na relação entre as bikes e os veículos motorizados existe um conjunto de mandamentos que deverás ter em linha de conta:**

Com o novo Código da Estrada os velocípedes deixaram de estar obrigados a circular nas ciclovias. Deste modo, o ciclista pode circular junto do restante tráfego sempre que considere a alternativa em ciclovia menos vantajosa.

Um ciclista não é obrigado a circular o mais próximo possível da berma, devendo sim transitar pelo lado direito da via, conservando uma distância de segurança para a berma e não pondo em perigo os peões que nelas circulem.

Para ultrapassar uma bicicleta, o condutor do veículo motorizado deverá respeitar uma distância mínima de 1,50m para o ciclista a ultrapassar.

O automobilista que, tendo um ciclista pela frente, decida ultrapassá-lo, deve abrandar a velocidade a que segue durante a realização da manobra.

As bicicletas podem circular aos pares na estrada, desde que não circulem em paralelo mais do que duas bicicletas em simultâneo e desde que tal não cause perigo ou crie embaraço ao bom fluir do restante tráfego.

Mediante deliberação prévia da autarquia, as bicicletas podem circular nas faixas "BUS" vocacionadas para os transportes públicos.

Os automobilistas têm de dar prioridade às bicicletas nas passagens para velocípedes sem que estes tenham de desmontar da bicicleta.

Desde o anoitecer até ao amanhecer, e ainda durante o dia, sempre que existam condições meteorológicas que tornem a visibilidade insuficiente os velocípedes só podem circular se forem possuidores de um dispositivo de iluminação e refletores. Em caso de avaria no sistema de iluminação, a bicicleta deverá ser conduzida à mão.

As bicicletas podem ser equipadas com uma cadeira especialmente concebida e homologada para o transporte de uma criança.

Sempre que pretender mudar de direção ou de via de trânsito, o ciclista deve antecipadamente indicar a sua intenção através do movimento dos braços. Mudanças repentinas de direção são sempre de evitar.

O condutor de um velocípede deve adequar a velocidade a que segue tendo em conta o estado da via, as condições meteorológicas que se fazem sentir e a intensidade do tráfego, de maneira a que, em caso de necessidade, possa cessar a sua marcha no espaço livre e visível à sua frente.

Os velocípedes só podem transportar o condutor, exceção feita às bikes que tenham sido concebidas para um máximo de dois utilizadores e que possuam assentos e pedais que



SABIAS QUE...

Um ciclista, tal como qualquer automobilista, poderá ser autuado pelas autoridades competentes se, por exemplo, circular a velocidade excessiva, conduzir sob o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas ou não respeitar as regras de trânsito? Tem ainda em atenção que o condutor de um velocípede que seja possuidor de um título que o habilite a conduzir um veículo motorizado poderá ter esse mesmo título apreendido por estar a conduzir um velocípede sob o efeito do álcool.
Não te esqueças também que, mesmo a conduzir a tua bike, deverás sempre fazer-te acompanhar dos teus documentos de identificação, e que é expressamente proibido a realização de acrobacias aos comandos de uma bicicleta em plena via pública, sendo este comportamento punido com coima. Também a utilização ou manuseamento continuado do telemóvel durante a condução da bicicleta é punível por lei.

permitam a ambos os utilizadores pedalarem em simultâneo.
Evita zonas em que a velocidade de circulação permitida supere os 50 km/h. Esquiva-te ainda de circular por zonas com denso tráfego, ou que sejam muito utilizadas por veículos de grande porte, como camiões e autocaravanas. Tem ainda particular cuidado quando circulas em vias em que existem carris de elétrico e com a proximidade de sarjetas.
Em áreas em que existam carros estacionados do lado direito da via, reduz de imediato a velocidade e redobra a atenção, pois poderá abrir-se repentinamente a porta de algum desses automóveis, colocando em causa o teu bem-estar e segurança.

NÃO FACILITES. ADOTA UMA CONDUÇÃO PREVENTIVA E CUMPRE AS REGRAS DE TRÂNSITO



UMA COEXISTÊNCIA SÃ

Inspirando-se numa realidade já existente em países como a Suíça, Holanda ou Alemanha, no regime normativo em vigor está igualmente prevista a existência de "zonas residenciais de coexistência", que são áreas específicas da via pública partilhada por peões, veículos motorizados e bicicletas, nas quais vigoram regras especiais de trânsito, como limites mais reduzidos de velocidade. O novo Código da Estrada define uma velocidade de 20 km/h para estas zonas, definindo igualmente que aqueles que se inserem na nova categoria de "utilizadores vulneráveis" - onde se enquadram peões (em particular crianças, idosos, grávidas ou pessoas portadoras de algum tipo de deficiência) e velocípedes - podem usar toda a largura da via pública. Ainda assim, a lei dita igualmente que os "utilizadores vulneráveis" devem abster-se de praticar quaisquer atos que impeçam ou embaracem desnecessariamente o trânsito de veículos.





TRAVESSIA DA GRONELÂNDIA

EXPEDIÇÃO ÁRTICA

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

TRÊS AVENTUREIROS JUNTAM-SE A UM GUIA LOCAL PARA DESBRAVAREM TERRITÓRIO NUNCA ANTES PERCORRIDO DE BICICLETA NO INVERNO. E PARECE QUE SE DIVERTIRAM!

[texto e imagem] Martin Bissig

"Têm a certeza de que estão no voo certo?", perguntanos uma senhora no Check In da Air Greenland em Copenhaga, quando repara nos nossos sacos das bicicletas.
Preparamo-nos para voar para a Gronelândia em pleno inverno, disso estamos certos, e as próximas semanas vão tirar a limpo se isto foi ou não uma boa ideia.
Temos tanto conhecimento de a maior ilha do mundo ser um destino para pedaladas no inverno como a empregada do aeroporto tem das nossas Fat Bikes.
Soube através de um amigo que a Gronelândia tem um percurso pedestre de 160 km chamado Trilho do Círculo Polar Ártico.
Longe da civilização, esta rota começa no gelo perpétuo dos glaciares de Kangerlussuaq e termina na povoação costeira de Sisimiut.
Durante o verão, demora-se cerca de 10 dias a ir de uma cidade à outra a pé. Depois de alguma pesquisa na Internet e de um par de emails fiquei a saber que os trilhos não eram nada de jeito no verão: o piso podia ser bastante pantanoso entre junho e setembro, os mosquitos são agressivos e o caminho mal marcado é difícil de seguir.
Devido ao facto de a diversão desta viagem poder ser estragada por ter de empurrar a bicicleta 60% do tempo (e por também já muita gente se ter castigado com esta tarefa), decidi deixar de parte a opção estival.
Juntamente com o Claude Balsiger, com quem já tinha partilhado várias expedições loucas nos Himalaias, e o guia de montanha Fabian Mooser, delineámos um novo plano para pedalarmos em solo Gronelandês.
O burburinho em volta da Fat Bikes assentava que nem uma luva no nosso planeamento. Mas tínhamos uma coisa em mente e era nisso que estávamos focados: sermos os primeiros a viajar no Círculo Polar Ártico em BTT no inverno.
O nosso hotel (ok, é melhor chamar-lhe "caserna") em Kangerlussuaq está mesmo ao lado da pista do

único aeroporto internacional. Dali, apanhamos um autocarro durante 40 km, até onde começa a nossa aventura.
Um panorama ímpar saúda-nos no Glaciar Russel e o Claude e o Fabian começam a travessia de 200 km neste gelo com um milhão de anos. Não podiam estar mais contrastantes com os seus capacetes laranja e roupas fluorescentes amarelas e azuis, naquele fundo de gelo.
Não me consigo conter e estou sempre a pedir aos meus amigos para repetir a pose para as fotografias uma e outra vez.
Mas o tempo escapa-se-nos e temos de regressar antes do pôr-do-sol. Uma hora depois regressávamos à nossa metrópole de 500 habitantes.







Os primeiros 20% da travessia já ficaram para trás. Mas como é que será o resto do caminho?

Ainda temos mais três dias para cumprir os restantes 160 km. Como serão as condições da neve? Onde podemos ficar? Pode toda a rota ser percorrida de bicicleta? Jens Erik iria responder a todas as nossas perguntas nessa noite. Este gigante que calça o 54 e os seus 16 cães que puxarão o trenó com as nossas bagagens irão acompanhar-nos. Está familiarizado com o terreno e faz esta travessia várias vezes ao ano.
O nosso plano implica dias com quilometragens de 52 e 60 km, distâncias que nunca conseguiríamos percorrer no verão. Mas no inverno, metros de gelo cobrem os fiordes e lagos e dão bastante jeito. Em vez de fazermos o esforço exaustivo de seguirmos a linha costeira, usamos a superfície da água como estrada. Devido aos pneus largos, não nos afundamos na neve e seguimos as marcas de motas de neve e trenós. Graças a estas marcas, trilhos perfeitos para a bicicleta eram criados na neve do ártico. Durante a nossa primeira pausa mais longa percebemos que temos de manter um ritmo lento. Mesmo com temperaturas entre os -10 e os -30 transpiramos mal começamos a pedalar e o frigorífico da natureza ataca-nos sem misericórdia quando paramos e qualquer humidade congela numa questão de minutos.
Adaptamos o nosso andamento ao do Jens Erik e dos seus cães. Não faz sentido ir mais depressa porque tudo aquilo de que precisamos está no seu trenó.
Apenas a alguns metros da sua equipa de cães, conversamos sobre a sua vida na Gronelândia. Este jovem de 25 anos e dois metros de altura gosta desta vida dura, dos seus cães e da caça. O que nós vemos como a aventura de uma vida é para ele apenas mais um dia. Não trocaria a sua vida por mais nada. Aos seus olhos, já vive no paraíso.
Frequentemente damos por nós a pensar porque é que alguém haveria de querer viver num dos ambientes mais hostis da Terra. Durante o inverno é quase sempre de noite e o termómetro só se aventura acima dos 0º durante os quatro meses de verão. A agricultura e pecuária só são possíveis numa mão cheia de lugares e quase tudo tem de ser importado e custa os olhos da cara. Apesar disto, mais de 50.000 pessoas ocupam este estéril canto da Terra.







> “ESTE JOVEM DE 2 METROS DE ALTURA GOSTA DESTA VIDA DURA, DOS SEUS CÃES E DA CAÇA. O QUE NÓS VEMOS COMO A AVENTURA DE UMA VIDA É PARA ELE APENAS MAIS UM DIA”

Depois de muito sobe e desde, conquistámos os nossos primeiros 59 km de distância e 750 m de elevação, em quase oito horas. Chegamos a Kanoo Camp e os restos de uma canoa esburacada são os vestígios de um negócio falhado. A cabana oferece mais conforto do que esperávamos e o forno aquece depressa enquanto penduramos as nossas roupas e sapatos molhados para secarem. Até temos ao nosso dispor camas com colchões. À luz das velas, discutimos a nossa rota para o dia seguinte com o Jens Erik.

Um amanhecer a -30°

Às sete da manhã escancaramos a porta da nossa cabana e por alguns segundos não conseguimos ver nada. O ar gelado do exterior condensa imediatamente e enche a sala de nevoeiro, como a máquina de fumo de uma discoteca.
Os cães bocejam e uivam. Enquanto o Jens Erik alimenta e prepara a sua equipa, nós nutrimo-nos com muesli. As nossas roupas estão secas, as nossas bicicletas prontas a rolar e por enquanto estamos quentes.
O céu limpo esfriou a temperatura e começamos com uns - 30º. Os primeiros 25 km são fáceis, através do lago e sem uma nuvem no céu.
O azul faz um contraste maravilhoso com o país das maravilhas branco que nos rodeia. No final de março o sol ainda está bastante baixo e tenho uma luz excelente para tirar fotografias todo o dia.
As baterias da minha máquina estão a safar-se bem. Mantenho as sobressalentes junto ao corpo para evitar que se descarreguem com o frio. Enquanto almoçamos, podemos ver a primeira inclinação séria à nossa frente. A pista na neve segue a direito e depois continua a ziguezaguear, subindo 400 m por uma cadeia montanhosa.
É quase impossível imaginar a equipa dos cães a chegar lá com o nosso trenó.
O Jens Erik segue à frente enquanto nós absorvemos um pouco de sol. Reduzimos a pressão dos pneus de 7,2 para 4,4 PSI para ganharmos alguma tração. À exceção de alguns metros somos surpreendidos com o que conseguimos conquistar da subida com as nossas bicicletas. Mesmo com temperaturas tão baixas estamos a transpirar por todos os poros e sabemos que o que então está molhado vai congelar mais tarde, por isso mantemos uma velocidade baixa. Até fazemos uma parte do caminho sem usar luvas.
O nosso companheiro e o seu trenó esperam por nós a dois terços do caminho. Uma vez reunidos, enfrentamos o terreno tortuoso juntos.
Em algumas zonas mais inclinadas, Jens Erik salta do trenó, reduzindo a carga nuns bons 130kg.
O resto do dia é uma brincadeira de crianças e rolando descontraidamente chegamos à nossa cabana ao fim da tarde, depois de 52 km e quase 900 m de subida.
Aqui partilhamos o alojamento com uma família local que usava a cabana como refúgio para uma escapadinha de fim de semana. Devido à filarmonia de ressonos que vinha do quarto, não em stereo mas em Dolby Surround 5.1, passamos a noite na sala comum.





As marcas deixadas por trenós e motas de neve criam autênticas estradas para fatbikes

Uma escolha sensata, porque da janela conseguimos ver o espetáculo que tínhamos esperança de ver. A aurora boreal começa a aparecer no céu noturno e para mim isto só pode querer dizer uma coisa: deslizar para fora do saco cama, vestir as minhas roupas invernais, desdobrar o tripé e sair para o frio. Graças aos tempos de exposição entre os 30 e 60 segundos, a máquina capta ainda mais cores que aquelas vistas a olho nu. Bastou-me uma hora para apanhar tudo, os meus dedos já estavam dormentes e o cabo do controlo remoto estava congelado.

De regresso à civilização

No nosso quarto e último dia, 56 km separam-nos da costa e do nosso destino final, Sisimiut. No mapa, Jens Erik aponta-nos a cadeia montanhosa do dia. Quando estes 600 m de ganho de elevação ficarem para trás só teremos de rolar direitos à cidade. Quanto mais próximos estamos, mais tráfego surge nesta autoestrada branca. Vemos passar motas de neve, trenós, caminhantes e todos trocam novidades. Apesar de Sisimiut ter 5.000 habitantes, toda a gente se conhece.

A subida à nossa frente assemelha-se a uma pista de ski. Uma faixa larga e branca leva-nos até ao pico. Mais uma vez, retiramos algum ar aos pneus e batalhamos por ali acima, por entre os olhares de aprovação dos locais. As bicicletas não são muito frequentes aqui, pelo menos no inverno. Os cães do Jens Erik parecem ter a mesma energia do primeiro dia. Deviam estar a sentir o cheiro de casa e começaram a puxar o trenó como loucos. Depois de 90 minutos de subida, alcançamos a passagem no topo juntos.

O número de motas de neve aumenta e depois passamos por uma telecadeira e uma pista de ski de fundo. Na curva seguinte vislumbramos a primeira fila de casas à distância. Não há nada que nos pare agora e muito menos nada que pare os cães. Sorrindo, o Jens Erik anuncia que já não é possível parar para fotografias enquanto os cães correm sem seguir as suas ordens. 20 minutos depois, chegamos à civilização.

Depois de uma ronda de abraços e "dá cá mais cinco" despedimo-nos dos nossos amigos de quatro patas e do Jens Erik.

O melhor hotel da cidade mima-nos com um duche quente e um hambúrguer de carne de veado. Tivemos uma aventura ainda mais impressionante do que estávamos à espera. Se encarássemos a senhora da Air Greenland outra vez dir-lhe-íamos que pedalar na Gronelândia era a melhor coisa que já tínhamos feito e para se preparar para mais transportes de bicicletas.

31 DE JULHO
DATA LIMITE
PARA INSCRIÇÕES



SÃO MIGUEL



AZORES CHALLENGE MTB 2015

25 A 27 SETEMBRO

Inscreve-te em: **www.azoreschallengemtb.com**
Visita-nos em: **https://pt-pt.facebook.com/azoreschallengebtt**

Organização



Agência oficial



Media Partner



Apoios















DAVID **ROSA**

Nome completo: **David João Serralheiro Rosa**
Data de nascimento: **12/11/1986**
Hobbies: **Descansar, ir ao cinema, ver séries e brincar com o meu cão**
Género de leitura favorito: **Revistas de ciclismo**
Bandas musicais prediletas: **Pink Floyd, Queen**
Pratos favoritos: **Francesinha e polvo à lagareiro**
Bebida preferida: **Cola**
Alcunha: **"Pastorinho"**

"PASTORINHO" PARA A HISTÓRIA

PRIMEIRO BETETISTA A REPRESENTAR PORTUGAL NOS JOGOS OLÍMPICOS, DAVID ROSA CONTINUA A FAZER HISTÓRIA NO BTT NACIONAL ESTABELECENDO SUCESSIVAMENTE NOVOS RECORDES E DEIXANDO A SUA MARCA NA TAÇA DO MUNDO. COM A FIBRA A QUE NOS ACOSTUMOU, MANTEVE CONNOSCO UMA CONVERSA FRANCA ONDE DISSE DE SUA JUSTIÇA.

[texto] Fernando Lebre [imagem] Rui Botas

TEM UMA CRENÇA INABALÁVEL NO SEU VALOR e faz da capacidade de trabalho e de uma ambição constante que o instiga a fazer mais e melhor a sua imagem de marca. Não esconde a admiração por Julien Absalon, considera que o BTT nacional tem evoluído significativamente e aponta baterias para os Jogos Olímpicos de 2016, prova após a qual decidirá a sua continuidade, ou não, nas lides da competição.

BIKE MAGAZINE: Que significado tem para ti estares à porta do "Top Ten" do Ranking mundial?
David Rosa: No início da minha carreira nunca imaginei que viria a ocupar um lugar de tanto destaque no ranking mundial. É algo que tem muito significado para mim, pois é necessário apresentar muita consistência e regularidade ao nível de resultados para ser possível alcançar este patamar. Isso é algo complicado de concretizar pois não basta ter um ou dois picos de forma por temporada. Pelo contrário, o betetista tem de ser constante, não se distrair e apresentar-se em bom plano durante toda a época. Tenho sido um corredor muito regular e essa é a melhor fórmula para conquistar pontos UCI tendo em vista a qualificação olímpica.

Sucessivamente tens vindo a estabelecer novos recordes nacionais na Taça do Mundo. Como é que te sentes por estares consecutivamente a fazer história no BTT português?
Felizmente tenho vindo a melhorar consecutivamente a minha prestação na Taça do Mundo. Contudo, sou movido por uma constante ânsia em fazer mais e melhor e quando conquistei o 14º lugar, em Albstad, na Alemanha o primeiro sentimento que tive foi de grande felicidade por feito "top 15 mundial", mas logo depois quando verifiquei a classificação apercebi-me que fiquei a pouco mais de trinta segundos do "Top Ten". Acabou por ser um sentimento quase simultâneo.



A BIKE DE DAVID ROSA

Para fazer face às exigências do mundo competitivo o "pastorinho" tem ao seu dispor uma Specialized S-Works Tarmac, uma S-Works StumpJumper e uma S-Works Epic World Cup pela qual se fez acompanhar nesta entrevista.

Quadro: S-Works Epic World Cup 29
Suspensão: Rock Shox Sid Brain
Rodas: Roval Control SL 29
Pneus: Specialized Fast Trak Control 29
Travões: Shimano XT
Pedais: Shimano XTR
Transmissão: Shimano XTR
Pedaleira: XTR Shimano 172,5 mm
Selim: Specialized Romin S-Works
Avanço: Syntace F109
Ciclocomputador: Mio Cyclo 505

NO MUNDO DAS BIKES

B.M.: Há relativamente pouco tempo mudaste de marca de bicicleta. Deixaste de usar Scott e passaste a usar bikes da Specialized. Porquê esta mudança?
D.R.: Por uma questão de me adaptar melhor à geometria da Specialized. Ando com bikes 29" da Specialized que têm tanta agilidade como bikes 27,5. Consoante os percursos das competições que vou disputar opto por escolher a Specialized S-Works StumpJumper ou a Specialized S-Works Epic World Cup.
B.M.: Do teu ponto de vista, como atleta o que gostarias mais de ver desenvolvido em termos de componentes, acessórios ou bicicletas?
D.R: Acho que os diversos fabricantes estão a errar ao criarem demasiadas especificidades como imagem de marca e modo de se distinguirem entre si. Cada fabricante tem a sua pequenina coisa que requer um adaptador específico e acho que esse não é o caminho mais correto, pois dificulta a tarefa dos utilizadores das bicicletas, assim como dos lojistas. Deveria de existir uma maior uniformidade.
B.M.: Que tipo de pneus e de pressão usas em competição?
D.R.: Por norma uso os Specialized Fast Trak à frente e atrás. Se o percurso estiver mais seco e compacto utilizo o Renegade Control atrás. Prefiro pressões muito baixas, na ordem de 1.4 bars.



Por um lado uma grande satisfação, mas por outro a sensação de que talvez tivesse sido possível fazer ainda um pouco melhor. Penso que também é esta constante insatisfação que leva a que vá conseguindo melhores resultados.

ENTRE A ELITE MUNDIAL

Entrares no "Top Ten" da Taça do Mundo é um dos teus grandes objetivos a curto/médio prazo?
Sei que é muito complicado, mas acredito que é um objetivo possível de concretizar. Temos de ter em atenção de que no ano passado apenas o Julien Absalon e o Nino Schurter conseguiram ganhar provas na Taça do Mundo. A eles junta-se o Jaroslav Kulhavy no lote de foras de série, num trio cujo nível está à parte de toda a concorrência. A partir daí, penso que existe um conjunto de atletas com um grande equilíbrio de valores onde me enquadro e num dia bom meu e menos bom de alguns adversários esse resultado pode acontecer. É uma meta possível, mesmo não sendo facilmente exequível.

A nível nacional quais são os grandes objetivos que traças para este ano?
Quero conquistar o maior número de pontos possível para a qualificação olímpica e isso passa por vencer as provas em que compito. Claro está, que o Campeonato Nacional é uma meta em particular pois é uma prova que vale muitos pontos e tenho um enorme orgulho em envergar a camisola de Campeão nacional.

Fruto dos resultados mais recentes, já te consideras um dos melhores betetistas do Mundo da atualidade?

BIKE LINE

2007 SAGRA-SE PELA PRIMEIRA VEZ CAMPEÃO NACIONAL DE XCO NA CATEGORIA DE SUB-23

2009 VENCE PELA PRIMEIRA VEZ O TÍTULO NACIONAL DE XCO EM ELITES

"SINTO A RESPONSABILIDADE DE REPRESENTAR CONDIGNAMENTE O PAÍS"



Se sou um dos atletas mais bem posicionados do ranking mundial isso quer dizer que de forma contínua tenho desempenhado um bom trabalho e que está a dar frutos. O ranking UCI não é um fator de sorte, mas sim uma classificação que premeia os betetistas mais regulares. Sei que faço parte de um lote restrito de betetistas de qualidade, e noto isso até no modo como os outros atletas e até os próprios adeptos no estrangeiro já reconhecem o meu nome. Todavia, também sei que estou ainda num patamar bastante abaixo de foras de série como o Julien Absalon ou o Nino Schurter.

Quais são os grandes segredos do teu sucesso?
Tenho uma vontade constante de fazer mais e melhor. Tenho uma permanente sede de superação e para, além disso, sou muito teimoso na perseguição dos meus objetivos e bastante metódico ao nível do treino.

A META OLÍMPICA

A qualificação para os Jogos Olímpicos de 2016 é o teu grande objetivo a curto/médio prazo. Se conseguires estar presente no Rio de Janeiro qual será a tua grande meta?
Acima de tudo quero chegar ao fim com a consciência de que dei tudo o que podia ter dado. Se tal for suficiente para alcançar um lugar entre os dez primeiros será um resultado espetacular. Se, pelo contrário, não for terei a consciência de que terei feito o meu melhor. Sei que é difícil alcançar o "Top Ten" dos Jogos Olímpicos, pois é a prova na qual todos os atletas se irão querer apresentar ao seu melhor nível, mas acredito que, com um bocadinho de sorte, não é um resultado impossível de alcançar.



O que mudou na tua carreira pelo facto de teres sido o primeiro betetista português a figurar numa edição dos Jogos Olímpicos?
Ganhei uma maior visibilidade. Consegui profissionalizar-me e reunir apoios suficientes de algumas empresas, nomeadamente a Liberty Seguros, que revêm em mim os seus valores e cujo apoio me tem permitido dedicar-me exclusivamente ao BTT. Desde 2012, em grande parte fruto da montra que foram os Jogos Olímpicos de Londres, consigo viver de e para o BTT. Mas tenho de levar uma vida bastante regrada. Em diversas ocasiões abdico de participar em algumas provas em que gostaria de estar presente por razões de ordem financeira. Contudo, sinto-me feliz porque faço aquilo de que gosto.

Viveste nos Jogos Olímpicos de Londres alguma história insólita que queiras partilhar com os nossos leitores?
A primeira coisa que me aconteceu quando cheguei a Londres foi perder o telemóvel e ficar logo incontactável. Foi da maneira que fiquei mais descansado e concentrado na tarefa que tinha a desempenhar (risos).

2012 TORNA-SE NO PRIMEIRO BETETISTA PORTUGUÊS A PARTICIPAR NUMA EDIÇÃO DOS JOGOS OLÍMPICOS

2015 MELHOR RESULTADO DE SEMPRE DE UM BETETISTA LUSO NA TAÇA DO MUNDO AO OBTER O 14º POSTO EM ALBSTADT, NA ALEMANHA





"FAÇO AQUILO DE QUE GOSTO"



Existem boas possibilidades de Portugal conseguir qualificar dois betetistas para os Jogos Olímpicos do Rio. Até que ponto este cenário seria importante para desenvolver a modalidade no nosso país?
Essa hipótese atesta o enorme profissionalismo e a evolução que os betetistas portugueses têm registado nos últimos anos. Penso que a Federação Portuguesa de Ciclismo também tem tido um papel fulcral nesse desenvolvimento pois apercebeu-se do talento existente no nosso país e tem apoiado os nossos betetistas de maneira a que estes consigam competir com regularidade no plano internacional.

Quais são os teus maiores sonhos a nível competitivo?
Gostava muito de um dia conquistar uma medalha olímpica ou de envergar a camisola de Campeão do Mundo.

Durante quanto tempo mais pensas continuar a competir?
Depois dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro terei de analisar diversos fatores e perceber em que condições posso continuar a dedicar-me à competição no BTT. Isto significa perceber se posso viver do BTT, mas de uma forma mais desafogada ou não. Aí irei definir a minha continuidade, ou não, no panorama desportivo. Só me apetece dedicar-me à competição se o puder fazer a 100% e para tal preciso de reunir os apoios suficientes que me permitam encarar o BTT como um trabalho realizado com paixão, mas que me dá retorno do esforço e do tempo que nele invisto.

Sentes-te um embaixador do BTT nacional além-fronteiras?
Quando compito a nível internacional sinto sempre a responsabilidade de representar condignamente o nosso país. Diria que eu, o Luís Leão Pinto e o Tiago Ferreira somos aqueles que mostramos mais o nome de Portugal no panorama internacional.

Que mensagem gostarias de deixar aos teus fãs que leiam esta entrevista?
Que vão assistir ao vivo às provas de XCO. São espetáculos emocionantes e poderão ter um contacto mais próximo com os betetistas.


PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com


PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com



Manteigas International Marathon

DE MANTEIGAS PARA O TOPO DO MUNDO

TIAGO FERREIRA (TEAM PROTEK) CHEGOU, VIU E VENCEU NA MANTEIGAS INTERNATIONAL MARATHON. O TRIUNFO ALCANÇADO VALEU-LHE A ASCENSÃO À LIDERANÇA DO CIRCUITO MUNDIAL DE MARATONAS.

[texto] Fernando Lebre [imagem] Nuno Silva e Pinto

Agendada para 14 de junho, a Manteigas International Marathon, competição pontuável para a UCI Marathon Series, criou alguma justificada expectativa entre os fãs do BTT que ansiavam por ver em ação alguns dos principais nomes do XCM nacional frente a frente com alguns betetistas estrangeiros de gabarito, nomeadamente provenientes de Espanha.

Embora as primeiras pedaladas apenas começassem a ser dadas na manhã de domingo, a prova, a cargo da Associação Desportiva de Manteigas, em parceria com a Câmara Municipal de Manteigas e a Federação Portuguesa de Ciclismo, começou a ganhar forma ainda na tarde de sábado, com a abertura do secretariado e a confirmação das primeiras inscrições. Pelas 18h30 era a vez dos diretores desportivos se reunirem para ultimar detalhes. No espaço exterior, e sem se deixarem amedrontar com a chuva copiosa que ameaçava cair, nem com a gélida brisa serrana, elementos afetos à organização montavam na rua 1.º de Maio - uma das principais artérias daquela vila do distrito da Guarda - toda a estrutura indispensável para albergar a corrida no dia seguinte. O trabalho árduo, mas sempre levado a cabo com inegável espírito de camaradagem, demonstrava o empenho colocado por todos para que toda a competição se desenrolasse sem falhas. Também nós sentimos na pele a arte de bem receber das gentes da terra e não resistimos à tentação de agradar o palato, com os sobejamente conhecidos enchidos da região.

Depois de uma noite chuvosa, a manhã acordou cinzenta e marcada por aguaceiros espaçados, criando entre os elementos da organização algum receio de desmobilização por parte de participantes inscritos. Contudo, aos poucos as artérias adjacentes ao ponto de partida, estrategicamente colocado defronte da C.M. de Manteigas, foram ganhando vida. Nomes consagrados como Tiago Ferreira, Luis Leão Pinto (Extremadura/GR 100), David Vaz (Saertex Portugal/Edatech), Susana Carballo (Extremadura/GR 100), Ilda Pereira (MozinhoMTB/Martos/HRV) e Celina Carpinteiro (BTT Loulé/BPI), entre outros, trocavam impressões com os demais participantes e com alguns espectadores, não negando, aqui e ali, disponibilidade para as já tão famosas “selfies”. Pelas 9h15,



horário da abertura das boxes, o céu carregado deixava antever que a jornada que se avizinhava dificilmente se realizaria sem ter a chuva como convidada de última hora. Como pano de fundo, a Serra da Estrela, abraçada por um intenso manto de nevoeiro, concedia um cenário imponente, mas de ímpar beleza.

Vontade de fazer história

O relógio apontava as 9h30 quando os cerca de 250 betetistas iniciaram o esgrimir de argumentos. Os competidores masculinos de Elite tinham pela frente um duro traçado composto por uma extensão de 99,2 quilómetros, caracterizados por um desnível acumulado de 3330 m, capaz de colocar em sentido mesmo os mais temerários. Por sua vez, o duelo feminino disputar-se-ia ao longo de aproximadamente 70 km, num itinerário assinalado por um acumulado de 2550 m. No plano de atividades havia ainda espaço para uma Meia Maratona, com 43,9 km e um desnível acumulado de 1460 m. Os primeiros quilómetros, ainda disputados em alcatrão, permitiram visitar as povoações adjacentes e começar a realizar a primeira triagem entre quem tinha, ou não, legítimas aspirações aos lugares cimeiros. Meia dúzia de quilómetros volvidos, e as bikes entravam finalmente no mato através do caminho da Cuca. Ultrapassada a primeira das seis zonas de assistência, os competidores passaram pelo centro do Sameiro, escutando palavras de incentivo de alguns populares, antes da espetacular travessia do rio Zêzere nas Conheiras, seguindo-se um entusiasmante singletrack, ladeado ▶

A VISÃO DO ORGANIZADOR

João Gabriel Leitão

Ultrapassadas as emoções da corrida, João Gabriel Leitão, diretor da competição, traçou-nos um balanço global daquele dia: "Esta prova tem um impacto grande na economia local e oferece notoriedade a Manteigas como destino turístico. Ao longo dos anos, esta prova tem-se tornado cada vez mais exigente do ponto de vista desportivo, deixando de ser tão vocacionada para as massas. Isso leva a que tenhamos perdido participantes focados no lazer, mas que tenhamos ganho bastante ao nível da qualidade dos atletas que aqui vêm competir. Basta verificar que este ano estiveram a competir em Manteigas alguns dos betetistas mais bem cotados do BTT português e espanhol. Para colocar este evento de pé contámos com uma equipa constituída por 80 colaboradores e necessitámos de mais de meio ano de preparação. Nesta edição fizemos questão que a prova visitasse alguns núcleos urbanos, de maneira a trazermos a mesma mais para junto das pessoas".



por um denso túnel de vegetação, que conduziu os betetistas até ao skiparque da Serra da Estrela, local aprazível onde se destaca uma pista de ski artificial e uma bonita praia fluvial. Um estradão técnico, conduzia os atletas até Vale de Amoreira (km 23), local onde estava instalada a segunda zona de assistência técnica e onde os betetistas tinham a hipótese de realizar algum pequeno conserto na sua bike e retemperar forças com fruta, cubos de marmelada, iogurtes, gelatina, pastéis de nata e bola de carne. Também a água e as bebidas isotónicas não faltavam à chamada, num cenário em tudo semelhante ao que seria encontrado nas restantes zonas de assistência espalhadas ao longo do percurso.
À passagem no trilho instalado à frente da casa do Guarda Florestal, já Tiago Ferreira e Luís Leão Pinto seguiam isolados na frente da corrida, sendo ainda perseguidos de perto pelo espanhol Pedro Romero Ocampo (Extremadura/GR100).
Este trio denotava um grande avanço sobre toda a concorrência, e nesta fase era já possível antever-se os nomes que iriam compor os lugares do pódio da principal prova masculina.
Já entre as senhoras, era a espanhola Susana Carballo quem ditava as suas leis, seguindo, sem concorrência à vista, no comando da corrida. No itinerário seguiu-se a passagem pelo Poço do Inferno, chegando-se depois à Serra de Baixo, uma intensa zona florestal baldia, por onde se descia até à margem direita do Vale Glaciar do Zêzere, um dos mais belos momentos do dia.
Num ritmo incomportável por toda a demais concorrência, a dupla Tiago Ferreira e Luís Leão Pinto seguia a par e passo e desbravava caminho sem oponentes à altura, revelando um bom espírito de entendimento e colaboração aquando da primeira passagem pela zona de meta. Pela frente tinham ainda pouco mais de 40 quilómetros, que englobavam a passagem pelo Caminho da Carvalheira, uma das mais difíceis e técnicas subidas da prova, rumo ao observatório meteorológico das Penhas Douradas, no coração da Serra da Estrela e local onde o ar rarefeito - devido à elevada altitude - ameaçava fazer sentir os seus efeitos. A Manteigas International

A VOZ DOS LÍDERES

Tiago Ferreira

(Team Protek)

"Esta é uma vitória muito importante, pois com ela consigo os pontos suficientes para subir a n.º 1 do ranking mundial. Foi esse o objetivo que tracei para esta prova. É um momento de grande felicidade na minha carreira. A competição era bastante dura, mas com um perfil ao qual me adapto bem. Estou muito feliz".



Susana Carballo

(Extremadura/GR 100)

"A prova correu-me bastante bem e é muito bonita, mas a chuva complicou a minha tarefa".



Marathon não findaria sem uma passagem pelo Covão da Ponte, que anteciparia a travessia do Corredor dos Mouros, local já bem perto da fronteira com Espanha e dono de uma enorme diversidade de fauna e flora.
A menos de um quilómetro do pano de meta, os corredores enfrentavam a última dificuldade do dia, com a subida da Igreja de São Pedro, último grande teste à capacidade de resistência dos atletas concorrentes.

Os grandes vencedores

Sem surpresa, Tiago Ferreira e Luís Leão Pinto cumpriram o veredito há muito traçado e discutiram entre si a vitória final na segunda prova portuguesa pontuável para o circuito World Marathon Series. No sprint, Tiago Ferreira superar-se-ia ao amigo de longa data, com o registo de 4h36m18s, obtendo assim um histórico triunfo que lhe valeu a ascensão à liderança do circuito mundial de Maratonas, um feito que familiares e amigos do corredor fizeram questão de, com ele, celebrar no momento.
Mais de cinco minutos depois do atleta viseense ter visto a bandeira de xadrez, chegaria Pedro Romero Ocampo, betetista que selaria assim o lote dos três melhores.
Entre as senhoras, Susana Carballo ofereceu à equipa Extremadura/GR 100 papel de relevo no mais alto dos lugares do pódio. Na segunda posição ficaria Ilda Pereira (MozinhoMTB/Martos/HRV), que obteria simultaneamente o estatuto de melhor betetista lusa em competição. Também Ana Antunes (Team Sapor), garantiria uma vaga entre as três primeiras.
Já na Meia Maratona, onde infelizmente não se registou participação feminina, Rui Carvalho (Bicicletas Santiago) seria o grande vencedor, com Guilherme Sousa (Seissa/ACRRoriz/Matias) e Francisco Garcia (Garbike/BTT Gardunha) a classificarem-se respetivamente na segunda e terceira posições e a terem igualmente direito a figurar na cerimónia protocolar, que, sensivelmente a meio da tarde, consagrou os betetistas que haviam estado em plano de maior destaque.
No rescaldo final, a Manteigas International Marathon, que contou com o apoio da BIKE Magazine enquanto Media Partner, cumpriu as expectativas e revelou-se numa prova interessante disputada por betetistas de nível e num traçado deveras exigente e dotado de paisagens de rara beleza. Ainda assim, a escassez de público presente não deixou de nos causar algum amargo de boca.



O ESPETÁCULO CONTINUA

A Maratona de Manteigas foi a segunda prova portuguesa integrante no circuito World Marathon Series, sucedendo à Maratona de Mêda100, e antecedendo a Maratona dos Açores, competição que se desenrolará no próximo dia 4 de outubro.



Conselhos a ter em conta...

15 ERROS A EVITAR QUANDO PRATICAS BTT

TODOS NÓS, POR MAIS EXPERIENTES QUE SEJAMOS NO BTT, JÁ COMETEMOS ERROS CRASSOS. NÃO SÓ POR DESCUIDO, MAS TAMBÉM POR FALTA DE INFORMAÇÃO. POR ISSO FACILITAMOS-TE A VIDA E MOSTRAMOS-TE O QUE NUNCA DEVES ESQUECER NUMA VOLTA, TREINO OU PROVA, PARA QUE O BTT CONTINUE A SER A TUA MODALIDADE DE ELEIÇÃO.

[texto] Carlos Almeida Pinto [imagem] Arquivo

Ninguém é perfeito e é natural que por vezes cometamos erros de principiante. Chegou a altura de isso acabar (acho que já ouvimos isto num anúncio de televisão!). Toma nota!

1. Nunca reutilizes géis ou barras energéticas que não consumiste num determinado dia de muito calor pois as suas propriedades provavelmente irão estar alteradas. Quantas vezes comeste barras esquecidas na mochila e apanhaste uma valente dor de barriga?

2. Se vais mudar a corrente analisa primeiro o estado dos dentes da cassete e das cremalheiras. Por mais nova que a corrente seja, se for necessário mudares as peças que referimos e não o fizeres, as mudanças irão saltar, por mais afinados que estejam os desviadores.

3. Nunca bebas água ou outros líquidos que tenhas deixado no bidon ou mochila de hidratação de uma volta anterior. A água estagnada pode acumular microorganismos passado algum tempo, o que é um perigo para a saúde.

4. Evita mexer no selante num espaço fechado. Alguns selantes para pneu contêm mercúrio, o que pode ser prejudicial para a tua saúde. Por isso, usa sempre luvas (se estiveres no mato, usa as de BTT e

depois guarda-as no bolso para posterior lavagem).

5. Leva sempre material e comida a mais para uma maratona/passeio/prova. É preferível teres e não precisares do que te ficar a faltar alguma coisa.

6. Evita estrear material numa maratona ou travessia pois podes não te sentir confortável ou o mesmo pode precisar de ajuste. Preferencialmente estreia material em treinos ou passeios.

7. Não saias de casa sem um kit de reparação e manutenção que inclua remendos, câmara de ar, desmontas, bomba, botijas e aplicador de Co2, quebra-corrente, dois elos, chaves sextavadas e torx bem como abraçadeiras.

8. Este é dos erros mais comuns. Vais sair de casa após as 17h? Leva uma luz dianteira e uma luz de presença traseira. Podes querer alongar a tua volta ou podes ter um problema mecânico e convém teres luzes caso seja preciso. Já nos aconteceu, portanto sabemos do que falamos!

9. Sair de casa sem dinheiro também é um erro crasso. Leva pelo menos 5 euros.

10. Não vás num ritmo muito superior ao teu. Quantas vezes fomos atrás de um atleta conhecido só para "sentirmos" que somos capazes de ir ao ritmo deles. Pois, mas a maior parte de nós não treina todos os dias, por isso evita fazê-lo pois irás quebrar mais tarde do que pensas. E olha que o "homem da marreta" quando ataca… ataca forte!

11. Nunca faças uma descida numa bicicleta que não conheces. Primeiro porque não sabes como está ajustada, o sag, a afinação e, pior ainda, se os travões estão invertidos "à inglesa". Já me aconteceu e serviu de emenda (ainda me dói só de pensar nisso!).

12. Não sangres os travões com a roda montada, caso não tenhas experiência. Basta cair uma gota de óleo no disco do travão para que tenhas de trocar as pastilhas e limpar bem os discos.

13. Com as tecnologias existentes hoje em dia, já não há desculpa. Consulta os sites de meteorologia para saberes o estado do tempo antes de ires pedalar.

14. Não inventes! Temos visto alguns excessos que comprometem a segurança dos donos das bicicletas, como a montagem de rodas 27,5 em bicicletas de 26 polegadas, o encurtamento de cursos de suspensões em bikes de 29 polegadas, etc. Basta um impacto mais brusco para que a diferença de espaço entre os pneus e a ponte da suspensão ou escora faça com que o pneu bloqueie, podendo originar uma queda grave. Para além disso, as marcas de bicicletas e componentes cancelam a garantia sempre que existe o adulteramento dos componentes originais.

15. Respeita a propriedade privada. Não saltes portões, vedações ou cancelas sem autorização. É preferível pedalar em locais sem dono do que invadir a propriedade de alguém que pode um dia acordar mal disposto… e de caçadeira na mão! E se tiver cães sem trela, pior ainda!

SPORT ZONE

RECOMENDA



€ 11,99

NUTRIENDI
ISOTÓNICO

Ideal para a toma durante o treino (tomar 700 a 1200 ml a cada hora de treino). Bebida com hidratos de carbono e eletrólitos ideal para a hidratação dos atletas e para maximizar as suas performances.
Sabores: Laranja e Frutos Tropicais.



€ 9,99

PRISMA USB 2LED
LANTERNA

Lanterna recarregável por USB. 2 LED's ultra brilhantes.
Autonomia estimada: 4h contínuo; 12h Flash.
Fluxo luminoso estimado: 8 Lumens.



MINI POCKET PRO
MINI BOMBA EM ALUMÍNIO

Seletor de "Hi-P pressão vs Hi-V Volume" para alternar entre modos para encher rapidamente ou atestar alta pressão.
Válvula dupla (Presta e Schrader).
Enchimento em 2 sentidos.

€ 14,90




RUBEN MARTINS

DESIGNER DE PROFISSÃO, COM 27 ANOS CHEGOU ONDE MUITOS ANSEIAM, MESMO FORA DO MUNDO DAS BICICLETAS. TRABALHA NA GEONATLIFE E TEM COMO RESPONSABILIDADE ZELAR POR TODAS AS MARCAS DE RENOME INTERNACIONAL QUE A EMPRESA DETÉM PARA PORTUGAL.

[texto] Nuno Machado [imagem] Luís Lopes

PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com



RUBEN
MARTINS

Nome: **Ruben Filipe Bispo Martins**
Treinador: **Manuel Palma (Ginásio Centro do Ferro / Ergocentro)**
Localidade: **Faro, Algarve, Portugal**
Bpm max: **203**
Bpm min: **46**
Comida favorita:
Ervilhas com ovos
Bebida favorita:
Sponser Smoothie Baunilha

Consegue neste momento trabalhar na sua cidade natal (Faro) embora numa empresa que se encontra sediada na cidade do Porto. Por esta razão, as viagens entre estas duas cidades são constantes, colocando-o na estrada durante muito tempo. A sua vida profissional exige muito de si e das suas capacidades, obrigando-o a alterar constantemente os seus planos de treino para poder preparar-se para as provas. Uma vez longe do centro de decisões, a sua vida gira em torno das possibilidades e de um apertado e sério compromisso. Para Ruben é fundamental não se deixar levar e mantém um horário que lhe permite desenvolver a sua atividade física em conjunto com a profissional. O Ruben encara a prática desportiva como uma extensão do emprego. Aposta neste último como se fosse a única coisa que o prende à vida e deixa que a paixão e o amor pelas bicicletas faça o resto. Os treinos são específicos visando sempre a especialização e o melhoramento e insiste muito no trabalho de ginásio onde, em conjunto com o monitor residente, trabalham em prol de um desenvolvimento minuciosamente definido com o objetivo de, mais do que se manter em excelente forma física, ser aplicado em cima da bicicleta. Pedala! Pedala muito, mas mais como uma forma de descontração e de realização pessoal.





É FÁCIL LUTAR PELO QUE GOSTAMOS, MAIS DO QUE POR AQUILO QUE PRECISAMOS ALCANÇAR

As bicicletas são a sua vida, quer num registo mais sério (profissional), quer numa ótica de atividade física e lazer. Não é atleta profissional. Entrou neste mundo em 2002 quando conheceu o líder do Clube Ana e o começou a acompanhar como "convidado" e foi em 2003 que entrou na sua primeira prova. Desde então tem estado presente nas competições que lhe são permitidas pela sua vida profissional e pela preparação que resulta do seu plano de treinos que incide essencialmente nos fins de semana e nas férias. Durante a semana "dá umas voltas", "desenferruja" e "alivia o stress"; é assim que define a sua rotina semanal no que respeita à preparação para um fim de semana de árdua competição. Não luta para ser o melhor e é essa a sua maior arma. O que faz, faz com paixão e amor, o que leva a que tudo seja feito com um esforço psicologicamente saudável. É fácil lutar por aquilo de que gostamos, mais do que por aquilo que precisamos alcançar. É assim que sempre encarou (e encara) o desporto de competição, ao ponto de retirar do seu rendimento mensal, a quantia necessária para se manter competitivo em termos de equipamento. O ciclista é bom quando o é e quando tem material de qualidade que lhe permite chegar mais longe. O material é caro e, mais uma vez, exige um esforço

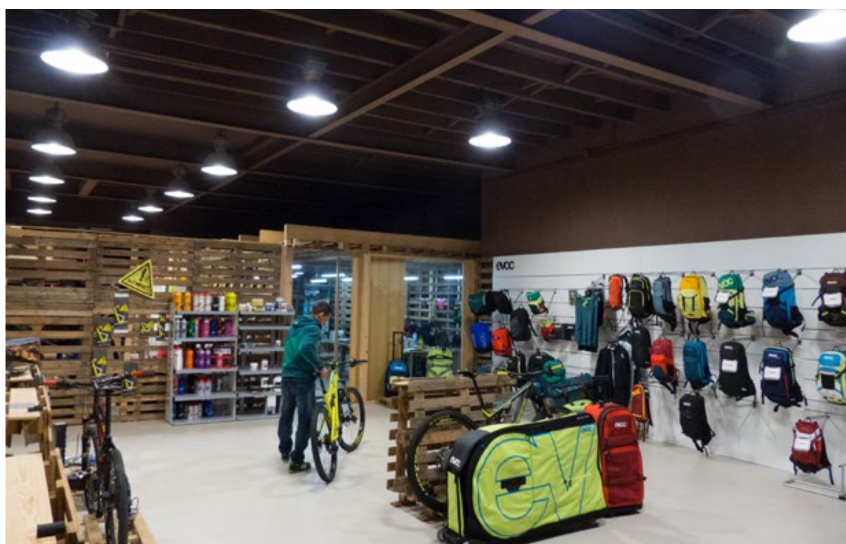
PDF-TOOLS
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com







NÃO LUTA PARA SER O MELHOR E É ESSA A SUA MAIOR ARMA



PALMARÉS
(PRINCIPAIS RESULTADOS)

2014

71º no Enduro World Series #3 - La Thuile
3º no Open de España de Enduro - Big Ride Championship
3º no Troféu Enduro BTT Vodafone #2 - Murça
2º no Troféu Enduro de BTT Vodafone #4 - S.Brás
7º no Campeonato do Algarve XCO

2013

2º no Troféu Enduro de BTT Vodafone #1 - S.Brás
Vencedor do Troféu Enduro BTT Vodafone #3 - Penacova
Vencedor do Troféu Nacional Enduro de BTT Vodafone
12º na Taça do Algarve de XCO #1
8º no Open de España de Enduro - Big Ride
6º na Subida da Glória - Lisboa
4º no Avalanche Licor Beirão - Lousã

2012

8º na Taça de Portugal DHI Vodafone
5ª na Taça de Portugal DHU Vodafone – Mértola
14º no Campeonato Nacional de DHI Vodafone
174º na Taça do Mundo de Downhill - Val di Sole
144º na Taça do Mundo de Downhill - Fort William

2011

13º na Taça de Portugal DHI
27º na Maxxis Internacional DHI – Gouveia
30º na Maxxis Internacional DHI - Lousã
7º no Campeonato Nacional de DHI – Góis
9º Campeonato Nacional de DHU 2011 – Penela
195º na Taça do Mundo de Downhill - Leogang
6º na Avalanche Licor Beirão - Lousã

2010

36º na Maxxis Internacional - Gouveia
48º na Maxxis Internacional - Fafe
22º no Lisboa Down Town Internacional
6º no Campeonato Nacional de DHI
2º na Avalanche Serra da Estrela / Vodafone
7º na Avalanche Licor Beirão - Lousã

PARA O RUBEN, AS BICICLETAS SÃO UM PART-TIME QUE O LEVOU A SER O PRIMEIRO VENCEDOR DA TAÇA DE PORTUGAL DE ENDURO

financeiro que lhe permita investir nesta sua "brincadeira". Do mundo do desporto mudava somente... as pessoas! Gosta da prática desportiva e da adrenalina, mas considera que o meio está "mal frequentado". Não quer ferir suscetibilidades, mas acredita que poderia haver mais humanismo em algumas decisões em vez de se regerem mediante os interesses ou as necessidades. Para o Ruben Martins, as bicicletas são um part-time sério que o levou a ser o primeiro vencedor da Taça de Portugal de Enduro, mas com os pés bem assentes na terra, sabe que nunca chegará à profissionalização. Por isso toda a competição é enfrentada de uma forma séria e profissional, o quanto baste, porque sabe que se tiver uma lesão o seu sonho de ganhar no que mais gosta de fazer, pode vir a ser o seu pesadelo e por isso prefere continuar a viver desta forma.



OFF THE RECORD

O que é que te motiva?
Sempre que me divirto nos trilhos e me sinto a andar cada vez mais rápido.

Qual é a música que nunca podes deixar de ouvir?
Não tenho nenhuma em especial, depende do dia e do momento, mas gosto de Metallica, Red Hot Chilli Peppers, Audioslave, Tool, Johnny Cash, Foo Fighters, Imagine Dragons, Linkin Park ou Ben Howard, entre outras.

Um momento arrepiante da tua carreira desportiva?
Há vários bons e maus momentos, nada de arrepiante.

A maior alegria?
Terminar um dia cheio de trabalho e poder passar uma horinha a descomprimir nos trilhos.

O que mudavas no desporto?
As pessoas.

O que é mais importante para ti: a tua bike ou o resto?
A minha bike no resto e o resto com a minha bike!

XVII Passeio

[Lisboa Antiga]

Príncipe Real
bibliot. municipal central HEMEROTECA
S. Bento
Pq. Camões

27 SETEMBRO

PARTIDA: 9H30 (Monsanto)

INSCRIÇÕES EM:
assinerevistas.com/eventos
ou **SKODA STORE** - Av. António Augusto Aguiar nº 124 A, Lisboa
(Data limite para inscrições: 23 setembro)

SÓCIO BIKE TEAM: **8€** | **NÃO SÓCIO** BIKE TEAM: **10€**

organização



patrocínio



ŠKODA

apoios







MELHOR RESULTADO DE SEMPRE NA TAÇA DO MUNDO

ROSA FAZ HISTÓRIA

O Campeão Nacional de XCO David Rosa (Seleção Nacional/Liberty Seguros) continua a fazer história no BTT nacional tendo alcançando em Albstadt, na Alemanha o 14º lugar, melhor resultado de sempre de um betetista nacional numa prova da Taça do Mundo. O "pastorinho" estabelece assim um novo marco na modalidade em Portugal melhorando o anterior melhor resultado lusitano numa prova da Taça do Mundo e que era um 20º lugar que também já havia sido conquistado por aquele betetista uma semana antes na República Checa. A vitória final sorriria ao francês Julien Absalon com o suíço Nino Schurter a alcançar a segunda posição. Entre os três primeiros figuraria igualmente o checo Jaroslav Kulhavy. Portugal também esteve representado na prova de elite por Mário Costa, 86.º, e por Ricardo Marinheiro, 88.º, ambos a três voltas do vencedor. Na corrida de Sub-23 masculinos, José Dias alcançou o 31.º lugar, ganha pelo espanhol Pablo Rodríguez. Gonçalo Amado não conseguiu concluir a corrida. Já na corrida de Sub-23 feminina, Joana Monteiro foi a 44.ª classificada.

JOGOS EUROPEUS OBJETIVO CUMPRIDO

David Rosa cumpriu a meta que havia traçado para a sua participação na edição inaugural dos Jogos Europeus ao finalizar na décima posição a prova de XCO que teve como palco a cidade de Baku, no Azerbaijão. O campeão nacional e número 11 do ranking mundial começou muito forte, chegou ao final do "start loop" na primeira posição, mas uma saída de corrente condicionou a restante corrida. David Rosa atrasou-se na altura em que o grupo principal se partiu e teve de fazer grande parte da prova em recuperação, o que impediu a reserva de forças para atacar as últimas voltas. A prova ficou marcada pelo domínio helvético com os competidores suíços a preencherem todos os lugares do pódio. Nino Schurter fez história ao obter a medalha de ouro, com a prata a ficar na posse de Lukas Fluckiger. Por sua vez, o bronze ficaria nas mãos de Fabian Giger. Já na disputa de Elites feminina Joana Monteiro obteve o 23º lugar a uma volta da grande vencedora Jolanda Neff. Kathrin Stirnemann foi segunda com a polaca Maja Wloszczowska a ficar na terceira posição.
"Estava no sítio certo, na roda do Nino Schurter, quando me saltou a corrente. Dei tudo para chegar à frente e consegui encostar no grupo que discutia o sexto lugar. Só que cheguei lá muito justo e mal colei deu-se um ataque ao qual não pude responder. Estou convencido de que poderia lutar pelo top 5, até porque dois dos cinco primeiros ficaram sempre atrás de mim na Taça do Mundo deste ano", disse no final David Rosa.



EM RIBEIRA DE PENA

ROSA E MEIER VENCEM NA TAÇA

David Rosa (Liberty Seguros/Movefree) e a estoniana, Maaris Meier (Maiatos/Reabnorte) impuseram-se na quarta etapa da Taça de Portugal de XCO, competição disputada em Ribeira de Pena. Na corrida masculina de Elite, pontuável para o apuramento olímpico, o corredor de Fátima voltou a demonstrar grande à-vontade perante a concorrência cortando isolado a linha de meta. Na segunda posição ficaria Mário Costa (ASC/Focus Team/ Vila do Conde) com Ricardo Marinheiro (S.L. Benfica) a encerrar as contas do pódio. No embate feminino foi a vez da estoniana Maaris Meier acrescentar mais uma vitória ao seu recheado palmarés levando de vencida a espanhola Lucia Vazquez (PC Quintena) e a portuguesa Joana Monteiro (ASC/Focus Team/Vila do Cone), respetivamente segunda e terceira classificadas. A próxima corrida realiza-se em Oliveira de Azeméis, a 20 de setembro.





XII PASSEIO DE BICICLETA



Porto Antigo 13 set

9hoo QUINTA DA BONJÓIA

INFORMAÇÕES E INSCRIÇÕES:

www.assinerevistas.com/eventos

PATO CYCLES 228 323 885 www.patocycles.com

SÓCIO BIKE TEAM: **8€** | **NÃO SÓCIO** BIKE TEAM: **10€**

(Data limite para inscrições: 9 setembro)

ORGANIZAÇÃO



PATROCÍNIO

ŠKODA



APOIO











FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLISMO



Porto.

CRÓNICA



CELINA CARPINTEIRO

ATLETA DE XCM

O QUE É QUE PODE CORRER MAL E QUE EU POSSO EVITAR?...

Já muitos de nós fomos vítimas de azares mecânicos durante uma prova. Por vezes, estes poderão comprometer a nossa continuidade e quase sempre influenciam negativamente a nossa classificação. No final, e depois de analisarmos o que deu origem ao azar, muitas ocasiões dizemos: "Se eu tivesse visto antes", "se eu tivesse verificado", "se eu tivesse trocado"…

Por já me ter acontecido, e também por já ter visto várias vezes isto acontecer, deixo-vos algumas dicas de problemas mecânicos que poderemos evitar com uma simples verificação e alguma manutenção. Furos! Provavelmente o azar mecânico mais frequente. Dependendo do furo, o líquido selante poderá resolver. Mas e se já não houver líquido nos pneus? Convém, com alguma regularidade, verificar o estado e quantidade deste líquido nos pneus!

Também relacionado, quantas vezes tivemos dificuldades em desapertar a válvula para colocar a câmara-de-ar? Muitas vezes isto acontece porque só nos lembramos quando precisamos. Por isso, também com alguma regularidade convém fazer uma manutenção das válvulas, até para não entupirem com o líquido. E ainda no capítulo furos, a câmara-de-ar que utilizamos como suplente poderá estar furada. Verifiquem-na!

Os apertos de parafusos têm de ser igualmente verificados e sempre com chave específica que dá a força exata a ser aplicada: a chamada chave dinamométrica. Tal poderá evitar guiadores rodados, selins partidos, etc…

Isto é o que devemos fazer mas também há algumas coisas que não devemos fazer, tal como trocar material antes de uma prova, pelo menos sem antes ter a oportunidade de dar uma boa volta e ver se está tudo funcional.





3.ª EDIÇÃO DO FOX ENDURO RACE

WHEELER FOI O MAIS RÁPIDO

O inglês Brett Wheeler, atualmente a viver na Lousã, sagrou-se o vencedor da 3.ª edição do Fox Enduro Race - que se realizou precisamente nesta vila -, com o tempo de 23:46.31. Terminando a sua prestação a somente 0.5 segundo, Marco Fidalgo teve de se contentar com o 2.º lugar do pódio. Igualmente em evidência nesta competição lançada pelo Montanha Clube e que conta com o apoio da Bicimax esteve Daniel Pombo, que finalizou no 3.º lugar.

Na classe feminina, a vitória coube, uma vez mais, a Maaris Meier (que foi ainda 42ª da geral).

Para o concelho vizinho de Góis seguiu o troféu de melhor Esperança, conseguido por David Simões. Já Vasco Correia subiu ao lugar mais alto do pódio em Veteranos e João Ribeiro triunfou em Super Veteranos.

Os vencedores das especiais, através das classes da prova, foram ainda contemplados com um prémio (capacete Urge, Kit Star BluBike e ainda um vale de manutenção Fox) oferecido pela Bicimax. Foram eles:

PEC1/Urge: Hugo Correia (Esperança)
PEC2/Fox Float X2: Marco Fidalgo (Expert)
PEC3/Fox 34: Vasco Correia (Veterano)
PEC4/Trek Slash: João Ribeiro (S. Veterano)
PEC5/Star BluBike: Maaris Meier (Feminina)



CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO

CAMPEÕES CONSAGRADOS EM GONDRAMAZ

A localidade de Gondramaz, no concelho de Miranda do Corvo, ficará definitivamente marcada na história desportiva de José Borges (equipa F.C. Famalicão/Bike Zone/Sonituris mo) pois foi naquele local que aquele atleta festejou o título de Campeão Nacional de Enduro. Fruto do segundo lugar obtido, Gonçalo Gaspar (Penacova DH/U.D.Lorvanense) levou para casa a medalha de prata com Marco Fidalgo (Individual) a ficar com o bronze.

Já no embate feminino, seria Ana Leite (Bicicleta Clube de Felgueiras) a conquistar as insígnias de campeã nacional daquela variante da modalidade.

KTM
BIKE INDUSTRIES

MYROON

O ÍCONE HARDTAIL

9,3 KG · € 6149



MYROON DI2
27,5
8,9 KG





PRESTIGE Di2

A KTM Myroon estabelece uma aliança priveligiada com o sistema electrónico integrado da transmissão Shimano XTR Di2 e suspensão FOX 32 Float CTD Fit. Sem conversões, o quadro Myroon Prestige Di2 foi concebido especificamente para componentes electrónicos.

 CENTRO PEDALEIRO HIGH PERFORMANCE

 EIXO TRASEIRO 12mm

 FIXAÇÃO DIRECTA DO DESV. TRASEIRO NO QUADRO

 DIRECÇÃO TAPERED

 ROLAMENTOS INTEGRADOS CENTRO PEDALEIRO

 INTEGRAÇÃO DO TRAVÃO TRASEIRO NO QUADRO

 QUADRO EM CARBONO PERFORMANCE LINE

 EIXO DIANTEIRO 15mm

 FIXAÇÃO DIRECTA DO DESV. DIANTEIRO NO QUADRO

 MANÍPULO REMOTO DA SUSPENSÃO

 INTEGRAÇÃO INTERNA DOS CABOS

 DROPOUT INTEGRADO NO EIXO TRASEIRO/QUADRO



WWW.KTM-BIKE.PT
MEDIA@KTM-BIKE.PT /  /KTM-BIKE.PT / www.castanheiraecastanheira.pt
marketing@castanheiraecastanheira.pt /  CASTANHEIRA